



CONHECER SÃO MIGUEL

Escola Superior de Artes Decorativas da Fundação Ricardo
do Espírito Santo Silva

Mestrado em Design de interiores

Conhecer São Miguel: um mar inteiro de
sensações

Beatriz Borges e Silva

Orientadores:

Prof. Doutora Cristina Costa Gomes

Arquitecto Pedro Rodrigues

Trabalho de Projecto apresentado à Escola Superior de Artes Decorativas da Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva, de Lisboa, para obtenção do grau de Mestre em Design de Interiores, realizado sob a orientação científica da Prof. Doutora Cristina Costa Gomes e sob a coordenação do Arquitecto Pedro Rodrigues, da Escola Superior de Artes Decorativas - FRESS.

Lisboa, 2017

Dedicatória

Aos meus pais e ao meu irmão, os melhores do mundo.

Agradecimentos

Em primeiro lugar não posso deixar de expressar a enorme gratidão aos meus pais, Lúdia Silva e Ricardo Silva, confidentes de todos os momentos, pelo apoio e pelo carinho incondicional. Sem vocês nada seria possível.

Ao meu irmão, menino dos meus olhos, que sempre me apoiou.

Aos meus avós, Emanuela Silva e Gustavo Silva, Iria Gomes e Isolino Gomes, e restante família, que tanto me incentivaram e ansiaram o final desta dissertação.

À Professora Doutora Cristina Costa Gomes, minha orientadora, pelo tanto que me deu ao partilhar o seu conhecimento, pela disponibilidade constante, por ter sido os meus olhos nos momentos de distração, os meus ouvidos nos momentos de esquecimento, e a minha fala quando as palavras me escassearam. Pela amizade e respeito que lhe tenho, para sempre.

Ao Arquitecto Pedro Rodrigues, meu co-orientador, pela sua persistência e pela sua contribuição incansável. Agradeço os seus conselhos e todos os conhecimentos que me foram transmitidos.

À Professora Fernanda Pinto Bastos, pela ajuda das primeiras ideias do projecto.

Ao Arquitecto David Afonso de Carvalho, pelas recomendações a nível da formatação da dissertação.

Ao Professor José Simão, por acreditar sempre no meu trabalho e me acompanhar em todo o meu percurso académico.

Agradeço também aos meus companheiros de trabalho, Bruno Carvalho e Jonas Guerreiro. Companheiros não só do trabalho, mas também dos sorrisos, que diariamente acompanharam o meu trabalho a crescer.

Não menos importante, agradeço à empresa Atlânticoline e ao Engº João Ponte. Ao Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA) e à Escola Náutica Infante D. Henrique.

À ESAD-FRESS e à ESART e aos seus docentes pelo modo como me prepararam para a vida profissional.

Por fim, agradeço a todos aqueles que de alguma forma, directa ou indirecta colaboraram para que fosse possível desenvolver e terminar esta dissertação.

Sem todos vós, o barco perder-se-ia em alto mar.

Obrigada.

Resumo

A dissertação de mestrado intitulada “Conhecer São Miguel: Um mar inteiro de sensações” apresenta a proposta de um projecto para renovar o interior da embarcação “Expresso do triângulo” com vista a prepara-la para efectuar viagens pela costa de São Miguel e, ao mesmo tempo, divulgar as paisagens e os produtos desta ilha. O intuito é criar três modalidades diferentes de viagens: modalidade “Descobrir São Miguel”, modalidade “Passeios temáticos” e por fim modalidade “Eventos especiais”.

Esta embarcação encontra-se de momento inactiva porque foi substituída por outras duas que fazem a mesma trajectória.

Construída nos Estaleiros Fjellstrand, na Noruega, em 1983, começou a operar nos mares dos Açores em Agosto de 2001. Em Dezembro desse ano, entrou ao serviço da Transmaçor/ Atlanticoline fazendo as ligações entre as ilhas do triângulo: Faial, Pico e São Jorge.

Nesta embarcação que se passará a designar “Conhecer São Miguel”, o objectivo prioritário é conseguir criar um interior confortável, em que a funcionalidade, a flexibilidade e a ergonomia subordinem todo o seu espaço. Simultaneamente pretende-se promover a ilha e a gastronomia Açoriana.

O ponto de partida assenta numa análise sistemática do público-alvo, avaliando-se as tendências do sector náutico e turístico, complementando com uma análise dos possíveis consumidores e dos concorrentes directos. Mas, também da embarcação em questão, percebendo o espaço, a envolvente, e como se pode tornar mais apelativa. O *design* de comunicação, aparece com a função de dar resposta ao modo como a marca gráfica e a publicidade interage como o público, de modo a promover a embarcação e as suas viagens. Para que no final, se consiga aumentar o seu valor e promover a visita à ilha de São Miguel.

Palavras-Chave

Embarcação “Expresso do triângulo”; *Design* de interiores e equipamento; Flexibilidade; Ergonomia; Tradição e inovação.

Abstract

The master dissertation entitled " Conhecer São Miguel: Um mar inteiro de sensações " presents a proposal for a project to renovate the interior of the boat "Expresso do triângulo" to prepare it for trips along the coast of São Miguel and, at the same time, disseminate the landscapes and products of this island. The intention is to create three different types of trips: "Descobrir São Miguel" mode, "Passeios temáticos" mode and, finally, "Eventos especiais" mode.

This vessel is currently inactive because it has been replaced by two others that follow the same path.

Built in the Fjellstrand Shipyards in Norway in 1983, it started operating in the Azores in August 2001. In December of that year, it entered the service of Transmaçor / Atlanticoline making connections between the islands of the triangle: Faial, Pico and São Jorge .

In this boat that will be called "Conhecer São Miguel", the major goal is to create a comfortable interior, in which functionality, flexibility and ergonomics subordinate all of its space. Simultaneously, we intend to promote the Azorean island and gastronomy.

The starting point is based on a systematic analysis of the target public, assessing trends in the nautical and tourism sector, complemented by an analysis of potential consumers and direct competitors. But also of the vessel in question, perceiving the space, the surrounding, and how it can become more appealing. Communication design appears to respond to the way the graphic brand and advertising interact as the public in order to promote the craft and its travels. So that in the end, it can increase its value and promote the visit to the island of São Miguel.

Keywords

Boat "Expresso do triângulo"; Interior design and equipment; Flexibility; Ergonomics; Tradition and innovation.

Lista de siglas e abreviaturas

DVD	<i>Digital Video Disc</i>
PENT	Plano Estratégico Nacional do Turismo
POTRAA	Plano de Ordenamento Turístico da Região Autónoma dos Açores
RAA	Região Autónoma dos Açores
SWOT	<i>Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
VIP	<i>Very Important Person</i>
CP	Comboios de Portugal
I.S.	Instalações Sanitárias
SIDET	Subsistema para o Desenvolvimento do Turismo

Índice

1 Contextualização.....	11
1.1 São Miguel	11
1.1.1 Breve enquadramento histórico.....	11
1.1.2 A navegação	14
1.1.2.1 Eixos marítimos de comunicação	16
1.1.3 São Miguel nos dias de hoje.....	18
1.1.4 Gastronomia	28
1.2 Turismo de São Miguel – factores atractivos.....	34
1.2.1 Prioridades e estratégias do turismo.....	46
1.2.2 Perfil do consumidor – Turista dos Açores	48
2 Objecto de estudo	53
2.1 Escolha da embarcação	53
2.2 Características do objecto de intervenção.....	57
2.3 Intenções projectuais.....	63
3 Estado de Arte.....	67
3.1 Tipos de transportes com espaços de dimensões reduzidas.....	67
3.1.1 Avião	67
3.1.2 Comboio	78
3.1.3 Embarcações.....	86
3.1.4 Considerações finais.....	94
4 Problemática	99
4.1 Modelo do projecto	99
4.2 Flexibilidade	100
4.2.1 Introdução ao tema	100
4.2.2 Definição de flexibilidade	101
4.2.2.1 Tipos de flexibilidade	103
4.2.2.2 Estratégias auxiliares	106
4.2.2.3 Incentivadores e condicionantes da flexibilidade	109
4.2.3 Flexibilidade espacial.....	111
4.2.3.1 Flexibilidade espacial na arquitectura doméstica	111
4.2.3.2 Flexibilidade num espaço reduzido/mínimo.....	112

4.2.3.3 Permanência no espaço e do espaço	118
4.2.4 Joe Colombo 1930 – 1971	120
4.2.5 Técnicas de organização e arrumação	127
4.2.5.1 Avaliação das necessidades	129
4.2.5.2 Criar soluções	130
4.2.5.3 Estabelecer prioridades	130
4.2.5.4 Sistemas de arrumação e sistemas flexíveis	131
4.2.5.4.1 Soluções de arrumação feitas à medida	131
4.2.5.4.2 Elementos encastrados	132
4.2.5.4.3 Sistemas de segurança.....	134
4.2.5.4.4 Soluções modulares	137
4.2.5.4.5 Empilhamento	139
4.2.6 Considerações finais.....	141
4.3 Casos de estudo.....	143
4.3.1 Caso de estudo - Embarcação do Douro	143
4.3.1.1 Considerações finais	147
4.3.2 Caso de estudo - Embarcação da Madeira.....	149
4.3.2.1 Considerações finais	153
4.3.4 Fotografias de interiores de embarcações	155
4.3.4.1 Considerações finais	159
5 Projecto	163
5.1 Apresentação do projecto.....	163
5.2 Público-alvo	165
5.2.1 Concorrentes.....	172
5.2.1.1 Análise do passeio dos concorrentes	173
5.2.1.2 Análise dos serviços e das modalidades dos concorrentes	176
5.3 Modelo de negócio – <i>Canvas</i>	183
5.4 Conceito	185
5.4.1 Palavras- chave.....	186
5.4.2 Painel de inspirações - <i>Moodboard</i>	187
5.4.3 Paleta cromática	189
5.5 Percurso dos passeios e programa de actividades dos passeios	192
5.6 Menu gastronómico	199

5.7 Funcionários/ Pessoal necessário	200
5.8 Programa funcional - áreas e funções	202
5.8.1 Zonamento	205
5.8.2 A relação entre os espaços.....	214
5.8.3 Hierarquia dos espaços	215
5.9 Flexibilidade	216
5.10 Espaços fixos, espaços flexíveis, materiais e equipamentos.....	218
5.10.1 Espaços fixos	218
5.10.2 Espaços flexíveis	220
5.10.3 Materiais principais	223
5.10.4 Equipamentos principais	224
5.10.5 Equipamentos desenhados.....	228
5.11 Marca gráfica	233
5.11.1 Normas das cores.....	234
5.11.2 Normas de distâncias e medidas.....	235
5.10.3 <i>Slogan</i>	236
5.11.4 Aplicação sobre diferentes fundos	237
5.12 Bilhete	239
5.13 Fardas	241
5.14 Ambientes – Fotografias 3D e desenhos.....	243

Índice de figuras

Fotografia 1	Localização geográfica das nove ilhas dos Açores.	18
Fotografia 2	Mapa de freguesias de São Miguel.	18
Fotografia 3	Centro da cidade de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel.	19
Fotografia 4	As hortências encontram-se principalmente nas bermas das estradas.	20
Fotografia 5	Pico da Vara, São Miguel.	20
Fotografia 6	Ilhéu da Vila Franca do Campo, vista superior.	21
Fotografia 7	Jardim António Borges, Ponta Delgada.	24
Fotografia 8	Poço azul, Nordeste.	24
Fotografia 9	Alfândega na avenida de Ponta Delgada.	24
Fotografia 10	Igreja da Matriz de Ponta Delgada.	24
Fotografia 11	Jardim Sena Freitas, Ponta Delgada.	24
Fotografia 12	Parque Terra Nostra, Furnas.	24
Fotografia 13	Portas da cidade, Ponta Delgada.	24
Fotografia 14	Portas do mar, Ponta Delgada.	24
Fotografia 15	Caldeiras das Furnas.	25
Fotografia 16	Cozido das Furnas a sair da caldeira.	25
Fotografia 17	Caldeiras das Furnas.	25
Fotografia 18	Lagoas das Sete Cidades.	27
Fotografia 19	Arroz de marisco.	32
Fotografia 20	Polvo.	32
Fotografia 21	Cozido das Furnas.	32
Fotografia 22	Bolos levedos, Furnas.	32
Fotografia 23	Queijada de Vila Franca do Campo.	32
Fotografia 24	Alcatra à moda da Terceira.	32
Fotografia 25	Lapas grelhadas.	32
Fotografia 26	Chicharros acompanhados com molho de vilão.	32
Fotografia 27	Sopas do espirito santo.	32
Fotografia 28	Queijadas da Graciosa.	33
Fotografia 29	Morcela com ananás.	33
Fotografia 30	Chocolates da empresa “ o chokolatinho”, com sabores Açorianos.	33
Fotografia 31	Espécies de São Jorge.	33
Fotografia 32	Cornucópias.	33
Fotografia 33	Arroz Doce.	33
Fotografia 34	Ananás dos Açores.	33
Fotografia 35	Licores dos Açores.	33
Fotografia 36	Passeios pedestres.	43
Fotografia 37	Parapente.	43
Fotografia 38	Canoagem.	43
Fotografia 39	<i>Canyoning</i>	43
Fotografia 40	<i>Stand Up Paddle Board</i>	43
Fotografia 41	BTT.	43
Fotografia 42	Embarcação Gilberto Mariano.	55
Fotografia 43	Embarcação Mestre Simão.	55
Fotografia 44	Embarcação cruzeiro das ilhas.	55

Fotografia 45	Embarcação cruzeiro do canal.....	55
Fotografia 46	Embarcação expresso do triângulo.....	55
Fotografia 47	Embarcação Cetus.....	55
Fotografia 48	Exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.....	57
Fotografia 49	Vista de trás da embarcação “Expresso do triângulo”, onde é possível ver as duas entradas laterais.....	58
Fotografia 50	Vista de trás da embarcação “Expresso do triângulo”, onde é possível ver as duas entradas laterais.....	58
Fotografia 51	Vista do interior da sala comum da embarcação “Expresso do triângulo”.....	59
Fotografia 52	Vista do interior da sala comum da embarcação “Expresso do triângulo”.....	59
Fotografia 53	Instalações sanitárias da embarcação “Expresso do triângulo”.....	59
Fotografia 54	Instalações sanitárias da embarcação “Expresso do triângulo”.....	59
Fotografia 55	Camarotes da embarcação “Expresso do triângulo”.....	60
Fotografia 56	Camarotes da embarcação “Expresso do triângulo”.....	60
Fotografia 57	Sala de refeições da tripulação da embarcação “Expresso do triângulo”.....	60
Fotografia 58	Sala de refeições da tripulação da embarcação “Expresso do triângulo”.....	60
Fotografia 59	Sala dos comandos e escadas que dão acesso à zona superior da embarcação “Expresso do triângulo”.....	61
Fotografia 60	Escadas que dão acesso à zona superior da embarcação “Expresso do triângulo”.....	61
Fotografia 61	Piso exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.....	61
Fotografia 62	Piso exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.....	61
Fotografia 63	Transporte com dimensões reduzidas, avião.....	67
Fotografia 64	Avião composto por módulos flexíveis.....	70
Fotografia 65	Interior do avião com um módulo de uma zona de estar.....	70
Fotografia 66	Interior de um avião.....	71
Fotografia 67	Copa de um avião, onde é possível ver os equipamentos utilizados para finalizar as refeições.....	72
Fotografia 68	<i>Jumpseat</i> na copa, onde a tripulação se senta na descolagem e na aterragem do voo.....	73
Fotografia 69	Armazenamento de água quente e fornos na copa.....	73
Fotografia 70	Lanche entregue durante uma viagem de avião.....	74
Fotografia 71	Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior do avião.....	75
Fotografia 72	Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior do avião.....	75
Fotografia 73	Planta representativa do circuito dos passageiros no interior do avião.....	76
Fotografia 74	Planta representativa do circuito da tripulação no interior do avião.....	76
Fotografia 75	Transporte com dimensões reduzidas, comboio.....	78
Fotografia 76	Interior de um vagão-restaurante.....	80
Fotografia 77	Interior do comboio <i>blue train</i> (de Pretoria a Cape Town).....	81
Fotografia 78	Representação técnica do modo de circulação e de servir refeições.....	82
Fotografia 79	Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior do comboio.....	83
Fotografia 80	Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior do comboio.....	83
Fotografia 81	Planta representativa do circuito dos passageiros no interior do comboio.....	84
Fotografia 82	Planta representativa do circuito da tripulação no interior do comboio.....	84
Fotografia 83	Transporte com dimensões reduzidas, embarcação.....	86

Fotografia 84	Interior de uma embarcação.	88
Fotografia 85	Interior de uma embarcação.	89
Fotografia 86	Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior da embarcação.....	91
Fotografia 87	Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior da embarcação.....	91
Fotografia 88	Planta representativa do circuito dos passageiros no interior da embarcação.	93
Fotografia 89	Planta representativa do circuito da tripulação no interior da embarcação.	93
Fotografia 90	Interior do apartamento Gary Chang.	117
Fotografia 91	Várias flexibilidades e adaptabilidades do interior do apartamento Gary Chang.	117
Fotografia 92	“Smaller space needs bigger thinking”.....	117
Fotografia 93	Imagem em 3D representativa dos 32m ² do apartamento Gary Chang.	117
Fotografia 94	Equipamento multifuncional, Mini-kitchen, criado por Joe Colombo.	121
Fotografia 95	Desenhos representativos da funcionalidade e das várias formas que a Tube-chair pode ter, criada por Joe Colombo.....	122
Fotografia 96	Tube-chair de cor preta, criada por Joe Colombo.	122
Fotografia 97	Tube-chair de cor vermelha, criada por Joe Colombo.....	122
Fotografia 98	Desenhos representativos da funcionalidade e das várias formas que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.....	124
Fotografia 99	Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.	124
Fotografia 100	Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.	124
Fotografia 101	Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.	124
Fotografia 102	Plantas e fotografias da unidade de habitar de Joe Colombo, Total furnishing unit.	125
Fotografia 103	Fachada principal da Casa Nakaikegami.....	128
Fotografia 104	Interior da Casa Nakaiegami.	128
Fotografia 105	Isometria e corte vertical de umas escadas onde foi feito um aproveitamento de espaço para arrumação.	133
Fotografia 106	Aproveitamento da parte de baixo das escadas para encastrar um sofá e prateleiras feitas à medida.	133
Fotografia 107	Prateleiras encastradas na parte de baixo dos degraus para arrumar livros.	133
Fotografia 108	Gavetas de arrumação abertas a partir do espelho das escadas.	133
Fotografia 109	Cozinha com os electrodomésticos e os armários encastrados.....	133
Fotografia 110	Sistema de encaixe das cadeiras dos aviões.	136
Fotografia 111	Sistema de encaixe mais utilizado em cadeiras de barcos.....	136
Fotografia 112	Sistema de encaixe mais utilizado em cadeiras de barcos.....	136
Fotografia 113	Peças necessárias para o sistema de segurança da cadeira de um barco.....	136
Fotografia 114	Carrinho de transporte de refeições utilizado em aviões.	138
Fotografia 115	Cubos modelares.	138
Fotografia 116	Cubos modelares.	138
Fotografia 117	Solução modelar com rodas criada por Joe Colombo, Bobby Mobile.	138
Fotografia 118	Cadeira <i>Flux folding chair</i> reduz 97% do espaço.....	140
Fotografia 119	O Cube 5 in 1 minimiza o espaço e facilita a arrumação.	140
Fotografia 120	Cadeira portuguesa empilhada para fácil arrumação.....	140
Fotografia 121	Exterior da embarcação no rio Douro.	143

Fotografia 122	Sala de refeições.....	146
Fotografia 123	Sala de refeições.....	146
Fotografia 124	Sala de refeições.....	146
Fotografia 125	Rampa para entrada e saída da embarcação.....	146
Fotografia 126	Exterior da embarcação no mar da Madeira.....	149
Fotografia 127	Jantar no exterior da embarcação.....	152
Fotografia 128	<i>Bufet</i> para os passageiros.....	152
Fotografia 129	Interior da embarcação.....	152
Fotografia 130	Exterior da embarcação.....	152
Fotografia 131	Exterior da embarcação.....	152
Fotografia 132	Camarote de uma embarcação.....	158
Fotografia 133	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 134	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 135	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 136	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 137	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 138	Zona exterior de uma embarcação.....	158
Fotografia 139	Zona exterior de uma embarcação.....	158
Fotografia 140	Serviço exterior de uma embarcação.....	158
Fotografia 141	Zona exterior de uma embarcação.....	158
Fotografia 142	Sala de estar de uma embarcação.....	158
Fotografia 143	<i>Brainstorm</i>	185
Fotografia 144	<i>Brainstorm</i> , relativo à embarcação, aos valores e à ilha de São Miguel.....	186
Fotografia 145	Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.....	188
Fotografia 146	Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.....	188
Fotografia 147	Cartaz Keep calm & cruize on.....	188
Fotografia 148	Objecto de intervenção, embarcação.....	188
Fotografia 149	Quarto alusivo a decoração náutica.....	188
Fotografia 150	Madeira acácia.....	188
Fotografia 151	Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.....	188
Fotografia 152	Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.....	188
Fotografia 153	Tecidos nos tons de azuis.....	188
Fotografia 154	Moodboard Santorini.....	188
Fotografia 155	Espaço exterior.....	188
Fotografia 156	Conceito da tonalidade “ <i>ocean</i> ” da paleta cromática.....	191
Fotografia 157	Conceito da tonalidade “ <i>adventure</i> ” da paleta cromática.....	191
Fotografia 158	Conceito da tonalidade “ <i>leisure</i> ” da paleta cromática.....	191
Fotografia 159	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 160	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 161	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 162	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 163	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 164	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 165	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 166	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 167	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 168	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 169	Esboço de estudo de zonamento.....	211

Fotografia 170	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 171	Esboço de estudo de zonamento.....	211
Fotografia 172	Proposta de planta de zoneamento do convés.	213
Fotografia 173	Proposta de planta de zoneamento do tombadilho.	213
Fotografia 174	Proposta de planta do convés com diferença entre as zonas de passageiros e tripulação.....	213
Fotografia 175	Proposta de planta do tombadilho com diferença entre as zonas de passageiros e tripulação.	213
Fotografia 176	Espaços fixos da planta da modalidade descobrir São Miguel (convés).	219
Fotografia 177	Espaços fixos da planta da modalidade passeios temáticos (convés).	219
Fotografia 178	Espaços fixos da planta da modalidade eventos especiais (convés).	219
Fotografia 179	Espaços fixos da planta das três modalidades do tombadilho.	219
Fotografia 180	Espaços flexíveis da planta da modalidade descobrir São Miguel (convés). .	221
Fotografia 181	Espaços flexíveis da planta da modalidade passeios temáticos (convés).	221
Fotografia 182	Espaços flexíveis da planta da modalidade eventos especiais (convés).	221
Fotografia 183	Espaços flexíveis da planta das três modalidades do tombadilho.	221
Fotografia 184	Vistas das várias mesas do projecto.	228
Fotografia 185	Imagens em 3D de três tipologias das mesas.	229
Fotografia 186	Isometria representativa dos sistemas de segurança das mesas.....	230
Fotografia 187	Vista lateral do carrinho de chá.	231
Fotografia 188	Carrinho de chá em 3D.....	232
Fotografia 189	Carrinho de chá em 3D.....	232
Fotografia 190	Carrinho de chá em 3D.....	232
Fotografia 191	Carrinho de chá em 3D.....	232
Fotografia 192	Marca gráfica.....	233
Fotografia 193	Normas de cores da marca gráfica.....	234
Fotografia 194	Norma de distância da marca gráfica.	235
Fotografia 195	<i>Slogan</i> acompanhado da marca gráfica.	236
Fotografia 196	Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.	238
Fotografia 197	Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.	238
Fotografia 198	Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.	238
Fotografia 199	Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.	238
Fotografia 200	Bilhete para o passeio da volta à ilha de São Miguel (o preço é ilustrativo)..	239
Fotografia 201	Esboços de estudo das fardas para a tripulação da embarcação.	241
Fotografia 202	Ilustração das fardas para a tripulação da embarcação. Técnicas utilizadas: lápis de cor com aguarela e canetas de cor.	242
Fotografia 203	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 204	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 205	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 206	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 207	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 208	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 209	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 210	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 211	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 212	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 213	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249
Fotografia 214	Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.....	249

Fotografia 215 Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.	249
Fotografia 216 Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.	249
Fotografia 217 Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.	249
Fotografia 218 Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.	249

Índice de tabelas

Tabela 1 Comida tipicamente Açoriana.	29
Tabela 2 Produtos/Estratégias para a ilha de São Miguel.	35
Tabela 3 Articulação territorial.	36
Tabela 4 Níveis de prioridade relativamente aos produtos turísticos oferecidos.	36
Tabela 5 Produtos que devem ser tidos em conta a nível do turismo dos Açores.	37
Tabela 6 Actividades e experiência existentes em São Miguel para proporcionar uma melhor viagem aos turistas.	41
Tabela 7 Análise SWOT de carácter turístico dos Açores.	44
Tabela 8 Embarcações dos Açores, tendo como base os critérios pré definidos.	54
Tabela 9 Especificações técnicas da embarcação “Expresso do triângulo”.	57
Tabela 10 Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.	77
Tabela 11 Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.	85
Tabela 12 Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.	93
Tabela 13 Modelo do projecto.	99
Tabela 14 Ficha técnica relativamente às embarcações da empresa Barcadouro.	144
Tabela 15 Ficha técnica relativamente à embarcação Living Sea.	150
Tabela 16 Vantagens da satisfação do cliente.	165
Tabela 17 Perfil do consumidor da modalidade descobrir São Miguel.	167
Tabela 18 Perfil do consumidor da modalidade passeios temáticos.	169
Tabela 19 Perfil do consumidor da modalidade eventos especiais.	170
Tabela 20 Tabela de passeios de embarcações na ilha de São Miguel.	175
Tabela 21 Tabela de serviços e de programas de embarcações na ilha de São Miguel.	177
Tabela 22 Análise SWOT comparativamente à concorrência e à embarcação “Descobrir São Miguel”.	181
Tabela 23 Modelo de negócios – canvas.	183
Tabela 24 Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade descobrir São Miguel.	205
Tabela 25 Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade eventos especiais.	206
Tabela 26 Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade passeios temáticos.	206
Tabela 27 Representação das zonas uteis e fixas, das zonas com flexibilidade e das zonas inúteis.	207
Tabela 28 Programa de espaços, capacidade, espaços fixos fundamentais, flexibilidade e organograma, consoante cada modalidade.	208
Tabela 29 Hierarquia dos espaços que a embarcação irá conter.	215
Tabela 30 Principais materiais utilizados no projecto.	223
Tabela 31 Tabela de equipamentos principais utilizados no projecto.	227



INTRODUÇÃO

Fonte| <https://www.canariasviaja.com/escapada/874/imagen/1447>.

Introdução

A dissertação “Conhecer São Miguel: um mar inteiro de sensações” passa por criar um interior de uma embarcação com o intuito de divulgar os produtos da ilha de São Miguel e de realizar a volta à ilha avistando a sua paisagem costeira. Mas, incluindo também outras modalidades de modo a que a embarcação abranja as necessidades do mercado actual a este nível. A viagem tem início e atracagem no porto de Ponta Delgada, fazendo uma paragem para almoço no porto de Vila Franca do Campo.

O turismo, a par da evolução dos Açores, tem vindo a crescer e a criar repercussões no seio social, cultural, académico, científico e económico, alimentando a vontade para a criação de estudos mais profundos neste ramo. É um facto que o aumento do turismo nos Açores está relativamente interligado com a entrada das companhias *low cost*, com os investimentos por parte do governo e principalmente com a divulgação dos Açores. Contudo, as ilhas deste Arquipélago não se encontram totalmente preparadas para oferecer um conjunto de serviços de qualidade aos que a visitam.

Nas estatísticas da análise integral do inquérito à satisfação do turista que visita os Açores no verão 2015, feito pelo Observatório do Turismo dos Açores (estudo com uma amostra total de 1125 inquéritos validos, recolhidos aleatoriamente), 92% das pessoas questionadas afirmam que viajaram para os Açores apenas por lazer e 66,3 % dizem que é muito provável voltarem. Com isto espera-se uma maior afluência nos anos seguintes, tendo os Açores de proporcionar actividades únicas a quem pretende lá voltar ou conhecer estas ilhas pela primeira vez.

Verificados estes resultados conclui-se que há a necessidade de se desenvolver projectos novos, tendo em conta que o público-alvo, que neste caso são os turistas que viajam maioritariamente por lazer. O pretendido é uma maior eficácia a nível de satisfação mas também de divulgação para atrair novos visitantes.

É neste sentido que se desenvolvem os fundamentos deste projecto, que explora o *design* de interiores e equipamento relacionado com uma actividade lúdica pensada para os visitantes da ilha de São Miguel mas também para os próprios habitantes desta ilha.

O objectivo principal é resolver a não eficácia a nível de viagens marítimas à volta da ilha e em simultâneo mostrar a vasta oferta que a ilha tem a dar, tudo num espaço móvel reduzido.

A intenção é transmitir para o interior da embarcação o que São Miguel tem de melhor para oferecer. Isto, não só irá demonstrar a sua cultura como também irá dar um carácter único à embarcação.

Pensando na actual situação económica e na necessidade de novas ideias para potencializar o comércio da ilha, o presente projecto pretende promover o turismo nos Açores, chegando não só aos portugueses mas também aos estrangeiros. Esta embarcação permite que os passageiros conheçam a cultura micaelense em várias vertentes.

Sabendo as lacunas e as oportunidades do tema, a minha grande motivação também surgiu pelo facto de querer contribuir com os meus conhecimentos para o bom desenvolvimento da minha ilha.

A grande questão prende-se essencialmente por não existirem projectos neste ramo nos Açores. Os poucos que dão a volta à ilha de São Miguel não o fazem com frequência e normalmente acabam por só realizarem metade da viagem por causa do seu custo. Mas em geral todas as embarcações de São Miguel (com o intuito de actividades marítimas) estão sempre mais associadas ao programa/serviço não tendo nenhum cuidado com os interiores. Acrescentando a isto, são embarcações muito pequenas.

Percebe-se que os interiores das embarcações nunca foram um foco nos passeios marítimos Açorianos, até mesmo falando das grandes embarcações que realizam as viagens inter-ilhas. A atenção prende-se muito mais nas paisagens e no serviço (viagem, atendimento, bares, etc.) do que no aspecto interior. Os interiores são fracos, muitas vezes desinteressantes e apenas preenchidos com cadeiras.

Outra falha nota-se no facto do serviço de refeições ligeiras (quando há) não ser feito com produtos regionais. Contudo, e comprovando que existem bons exemplos, as embarcações do Douro e da Madeira já se encontram muito bem preparadas para estes serviços. A grande diferença é que estes dois bons exemplos já realizam estes passeios há muitos mais anos que os passeios nos Açores (isto acontece relativamente à afluência do turismo só ter começado em grande força no ano 2015). Portanto, acredita-se que é

só uma questão de aprendizagem e evolução e que apesar de pequenos os Açores têm muito para dar.

O carácter inédito desta dissertação passa essencialmente por criar vários espaços interiores e flexíveis, tudo dentro de uma embarcação. Claro que associado a isto está um *design* pensado para os passageiros e para a tripulação e complementado com a flexibilidade conforme cada modalidade e cada público-alvo. A intenção é mesmo que o espaço se transforme conforme as necessidades de cada público, nunca esquecendo que o espaço físico é uma embarcação e que por ser um espaço móvel traz algumas condicionantes ao projecto. Mas são essas condicionantes bem resolvidas que trazem um carácter único ao projecto.

Sabe-se que os Açores são muito ligados ao mar que os rodeia, mas apensar disso, num contexto de actividades marítimas, só os desportos náuticos e a observação de cetáceos é que se encontram como ramos explorados nos mares Açorianos. Portanto, esta dissertação vem trazer uma mais-valia aos mares dos Açores mas essencialmente trazer a tradição da terra (ilha de São Miguel) para o interior da embarcação. Falar em tradição, é falar em trazer a melhor gastronomia, os melhores sabores e produtos, os melhores músicos regionais, e ainda o melhor das matérias de construção, tudo para proporcionar um espaço agradável e confortável. Tudo isto numa viagem nunca antes explorada, à volta desta ilha.

Em complemento à viagem à volta da ilha de São Miguel e pensando num espaço diferenciado para os Açorianos, cria-se mais duas modalidades, em que possibilitam a criação de eventos especiais e passeios temáticos no interior da embarcação.

Na dissertação desenvolvida, procura-se aprofundar as questões anteriores referidas através de informação documentada e fidedigna, relativamente ao estudo da contextualização da ilha de São Miguel tanto ao nível histórico e actual, como também gastronómico e turístico, de modo a fundamentar e a dar a entender a importância que o mar tem sobre a ilha de São Miguel. Estudou-se também áreas como a flexibilidade, o estado de arte no âmbito dos transportes com dimensões reduzidas e dois casos de estudo semelhantes pelo seu programa e pelo dimensionamento da embarcação.

Optou-se por construir a dissertação apenas num volume, onde se relaciona a parte teórica com a parte prática. Sendo este volume redigido com o antigo acordo ortográfico.

A recolha de bibliografia e de informação adequada foi muito importante para o resultado final do projecto. Destaca-se o levantamento de material de turismo na Bolsa de Turismo de Lisboa, a bibliografia fornecida pela Escola Náutica Infante D. Henrique, os dados estatísticos do Serviço Regional de Estatística dos Açores e o levantamento de amostras de materiais na Tektónica – Feira internacional de construção e obras públicas.

Considerou-se imprescindíveis as seguintes obras: “Estratégias da flexibilidade na Arquitectura Doméstica Holandesa: da conversão à multifuncionalidade”, de Rita Abreu e Teresa Heitor; “Avaliação dos destinos turísticos das ilhas dos Açores com base em modelos gravitacionais” de David Bedo e Tomaz Ponce Dentinho; *Avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário*, de Alex Davico; *Ilhas de Bruma Roteiro Açoriano*, de A.Lopes de Oliveira.

Nesta dissertação a estrutura foi desenvolvida a par de cinco capítulos fulcrais para a sua fundamentação.

Como tema introdutório, faz-se uma contextualização sobre a ilha de São Miguel relativamente à sua história, à navegação e aos eixos marítimos utilizados, à ilha nos dias de hoje, à sua gastronomia, bem como um enquadramento ao turismo numa vertente a nível de factores de atractividade.

Num segundo momento apresenta-se o objecto de estudo, justificando a sua escolha e dando a conhecer as suas características e as intenções projectuais.

Numa terceira fase, apresenta-se o estado de arte na vertente de transportes com espaços de dimensões reduzidas, com foco nos aviões, nos comboios e nas embarcações. Esta pesquisa prende-se essencialmente em perceber o tipo de passeio/viagem, o espaço reduzido e o seu mobiliário, a copa e o serviço de refeições, as instalações sanitárias e a diferença entre a circulação e os espaços destinados para a tripulação e para os passageiros.

Num quarto momento, analisa-se a problemática do projecto, onde primeiramente é apresentado o modelo do projecto e de seguida dá-se a abordagem dos

conceitos de funcionalidade e flexibilidade dos espaços, passando pela sua definição, pelos tipos de flexibilidade existentes, pelas estratégias auxiliares e pelos incentivadores e condicionantes da flexibilidade. Após isto, aborda-se a temática da flexibilidade espacial, nas vertentes da flexibilidade espacial na arquitectura doméstica, da flexibilidade num espaço reduzido/mínimo e da permanência no espaço e do espaço flexível. Em seguimento a isto, apresenta-se algumas peças consideradas importantes de Joe Colombo. Finalizando esta terceira fase estuda-se técnicas de organização e arrumação, onde se aborda a avaliação das necessidades, a criação de soluções, o estabelecer prioridades e ainda se analisa alguns sistemas de arrumação e sistemas flexíveis que vão desde as soluções de arrumação feitas à medida, os elementos encastrados, os sistemas de segurança, as soluções modulares e o empilhamento.

De seguida aos conceitos teórico-práticos da flexibilidade, ainda no contexto da problemática projectual, analisou-se ao nível do programa dois casos de estudo, uma embarcação do Douro e outra embarcação da Madeira. Foi neste seguimento que se apresenta-se em formato fotográfico imagens de interiores de embarcações, pois enquanto nos dois casos de estudo o foco foi o programa/passeio/actividade, aqui o foco foi o espaço interior, a funcionalidade e o seu *design*.

Numa maior aproximação ao projecto, escolhe-se o conceito justificando-o através de palavras-chave, de painéis de inspiração e da escolha da paleta cromática. Estuda-se o público-alvo e os concorrentes, realiza-se um modelo de negócio, apresenta-se o programa funcional, o percurso do passeio, o menu gastronómico e o pessoal necessário para o bom funcionamento da embarcação.

Por último, dá-se a conhecer o projecto que surgiu de uma conciliação de ideias e temas distintos e que mostra que o problema proposto é possível de ser realizado. A fundamentação do projecto passa por explicar detalhadamente o zonamento conforme cada modalidade, a escolha dos equipamentos de modo a facilitar a sua arrumação e transformar o espaço e as opções tomadas. A juntar a isto, foram criadas fotografias em 3D que demonstram com clareza como seria o resultado final da intervenção no espaço.

No final do projecto encontram-se desenhos técnicos das plantas existentes, das plantas de intervenção, das plantas de organização espacial, das plantas de equipamentos, das plantas de pavimentos, das plantas de iluminação, das plantas de tectos, dos cortes

verticais e ainda alguns desenhos de pormenor, onde inclui peças desenhadas por autora (como as seis tipologias de mesas e um carrinho de chá).

Contudo, hoje em dia, o sucesso de um projecto depende sempre da originalidade, que está associado também a alguma inovação. Tanto a originalidade, como a inovação determinam a autenticidade que os consumidores tanto procuram e se identificam. Por isso, concluindo a dissertação apresenta-se uma proposta a nível do *design* de comunicação, onde é explorada a marca gráfica, o *slogan*, a aplicação da marca sobre diferentes fundos, os bilhetes e as fardas, propondo de uma forma mais generalizada como poderia ser feita a comunicação e a publicidade desta embarcação.



CONTEXTUALIZAÇÃO

Fonte| <http://www.visitazores.com/sites/all/themes/azzorre/assets/frontshow/images/sao-miguel/sao-miguel.jpg>.

1| Contextualização

1.1| São Miguel

1.1.1| Breve enquadramento histórico

“Temos obrigação de salvar tudo aquilo que ainda é susceptível de ser salvo, para que os nossos netos, embora vivendo num Portugal diferente do nosso, se conservem tão Portugueses como nós e capazes de manter as suas raízes culturais mergulhadas na herança social que o passado nos legou.”

Jorge Dias¹

A data exacta da descoberta do arquipélago dos Açores é ainda desconhecida. O português Gonçalo Velho Cabral descobriu a ilha de Santa Maria e estima-se que no ano 1457 todas as ilhas tinham já sido visitadas por exploradores quer portugueses, quer flamengos. A colonização das então desocupadas ilhas começou com gentes sobretudo das províncias continentais do Minho, numa primeira fase, e do Algarve e Alentejo, numa segunda. Nos séculos seguintes, chegariam colonizadores de outras regiões europeias como a Flandres e o Norte de França.²

Após a descoberta da ilha de Santa Maria, coube a vez a São Miguel, por volta de 1427. Os historiadores têm dúvidas quanto ao ano exacto.³

Sabe-se, porém, que em meados do século XIV, a ilha já se encontrava assinalado em portulanos como “Ilha Verde”. O seu descobrimento encontra-se assim descrito:

“O Infante D. Henrique, desejando conhecer se havia ilhas ou terra firme nas regiões afastadas do Oceano Ocidental, enviou navegadores. (...) Foram e viram terra a umas trezentas léguas a ocidente do Cabo Finisterra e viram que eram ilhas. Entraram na primeira, acharam-se desabitada e, percorrendo-a, viram muitos açores e muitas aves;

¹ Disponível em: http://www.folclore-online.com/frases_citacoes/jorge_dias.html#.WHtf2FOrtIU, (consultado em Janeiro de 2017).

² Disponível em: http://www.azoresweb.com/historia_acores.html, (consultado em Janeiro de 2017).

³ A. Lopes de OLIVEIRA, *Ilhas de Bruma. Roteiro Açoriano*, Braga, Editora PAX, 1967, p.63.

e foram à segunda, que agora é chamada de S. Miguel, onde encontraram também aves e açores e, além disso, muitas águas quentes naturais.”⁴

Parece ter sido atribuído este feito a Gonçalo Velho, que aportaria num ponto entre duas ribeiras onde se veio a estabelecer a vila da Povoação. D. Afonso V autorizou o Infante D. Henrique ao seu povoamento. Porém, o desenvolvimento social e económico só veio a iniciar-se mais tarde, tendo para isso contribuído elementos continentais e da ilha da Madeira.

Nos meados do século XVI, a ilha já tinha uma cidade, cinco vilas e duas dezenas de freguesias. Neste período, é de salientar o desenvolvimento agrícola e industrial, com a exportação de madeiras e a cultura do trigo e do pastel. A primeira “capital” da ilha foi Vila Franca do Campo mas, em 22 de Outubro de 1522, registou-se um violento abalo sísmico que quase destruiu por completo esta localidade.⁵ Após a tragédia, os sobreviventes transferiram-se para Ponta Delgada beneficiando da existência do porto. Em 2 de Abril de 1546, Ponta Delgada elevou-se à categoria de cidade, tornando-se “capital” da ilha por alvará de D. João III.⁶

Em frente a Vila Franca do Campo houve, em 1582, uma batalha naval entre as esquadras franco-portuguesa e a espanhola, superiormente comandadas por Filipe Strozi e o Marquês de Santa Cruz. No século XVII, a ilha de S. Miguel foi afectada por repetidas erupções vulcânicas, que tiveram como consequências profundas crises sociais e económicas.

Em Abril de 1641, D. João IV foi aclamado rei em Ponta Delgada. Com a restauração da independência, a cidade de Ponta Delgada recuperou a sua posição de centro comercial, desenvolvendo contactos com o Brasil, para onde foram alguns emigrantes. No decorrer do século XVIII, registou-se um surto de notáveis construções, desde solares a igrejas. Isto foi devido, em parte, à riqueza originada com a produção e a exportação de laranja, cujo principal mercado era a Inglaterra.

⁴ Disponível em: <http://philangra.blogspot.pt/2013/03/a-ilha-de-sao-miguel.html>, (consultado em Janeiro de 2017).

⁵ A. Lopes de OLIVEIRA, *op. cit.*, p.64.

⁶ Disponível em: http://acores.wikia.com/wiki/Ilha_de_S%C3%A3o_Miguel, (consultado em Janeiro de 2017).

Foi em 1831, que desembarcou o exército liberal no pesqueiro da Achadinha, sob o comando do futuro Duque da Terceira, para derrotar o exército absolutista.

Em 1832, partiu de Ponta Delgada uma força militar que iria participar no cerco do Porto. O infante D. Pedro proclamou a Monarquia Constitucional e declarou como rainha D. Maria II, sua filha. Terminada a guerra civil, prosseguiu o desenvolvimento da ilha. É construído o porto de Ponta Delgada, introduziram-se novas culturas, nomeadamente o chá, o tabaco, o ananás e o maracujá.

Foi, no contexto da I guerra mundial, que foi criada em meados de 1917 pelos Estados Unidos a base naval de Ponta Delgada como ponto de reabastecimento de combustível e viveres e como local de reparação de emergência para os navios americanos. A base foi desmantelada em 1919, sendo que foi a primeira presença militar norte-americana nos Açores. Seguindo a base de Santa Maria (1944-1946) e a base das lajes (1946 à actualidade).

Actualmente, a ilha tem uma economia diversificada e em crescimento. O desenvolvimento é visível na agro-pecuária, na pesca e indústrias agro-alimentares e no turismo. Isto, ajuda a relançar a economia e a contribuir para o actual crescimento económico e social. Ponta Delgada, é um dos centros de decisão política e administrativa da Região.⁷

⁷ Disponível em: http://acores.wikia.com/wiki/Ilha_de_S%C3%A3o_Miguel, (consultado em Janeiro de 2017).

1.1.2| A navegação

“Depois o mar, sempre o mar, com uma eterna musicalidade de búzio, a enternecer e enfeitiçar a alma açoriana.”

A. Lopes de Oliveira⁸

Mesmo para as comunicações entre dois lugares, relativamente próximos, de uma ilha, a navegação impôs-se como meio de transporte privilegiado, sobretudo nos primeiros tempos da colonização, por falta de vias terrestres.

Vamos tentar tipificar e descrever os barcos utilizados nas viagens de curto raio, chamando já a atenção para o facto de as embarcações variarem consoante a natureza da carga a transportar:

1. **Barcas ou barcos** com duas, três e quatro velas estabeleciam as comunicações inter-ilhas, não dispondo de cobertas que se destinavam ao transporte de gado. No ocaso de Quinhentos, São Jorge teria quatro ou cinco destas barcas sem coberta, o Pico três ou quatro, a Graciosa outras tantas e o Faial algumas mais. Tratar-se-ia de **pequenas caravelas** (ou caravelões), usadas com ligeiras modificações até finais do século XIX.
2. **Barcos a remos e barcaças** (maiores que os batéis de pescar) eram, também, usados no transporte de mercadorias e de passageiros, alguns estabeleciam as comunicações entre as ilhas, por vezes com maior facilidade do que os veleiros. Por exemplo, em finais de Quinhentos, um barco a remos conseguia demorar apenas doze horas a realizar a distância entre Santa Maria e São Miguel,

⁸ A. Lopes de OLIVEIRA, *op. cit.*, p.60.

enquanto uma embarcação à vela poderia necessitar de dois dias. Tudo dependia do regime do vento. Como hoje.⁹

3. Ao contrário da **barca** ou do **navio** (ou seja, a caravela com capacidade para realizar o transporte a média e a longa distâncias), o **batel** de menores dimensões será característico de uma economia de subsistência. O seu papel afirmou-se desde o início da colonização. No **batel privativo** transportavam-se as antigas famílias dos Açores, os produtos da terra e do mar, utilizando-o, ainda, para ir à missa ou para fazer uma viagem de recreio. Com uma técnica simples e não exigindo grandes capitais, por a madeira abundar, o batel familiar terá sido o primeiro meio de transporte no quadro de uma colonização que não podia, nem estava interessada, em virar as costas ao mar.

Mesmo quando o transporte humano ou o animal se mostravam suficientemente adequados, o objectivo, sempre que possível, era restabelecer o contacto com o batel, inegavelmente o meio mais rápido e cómodo. Assim compreende-se a valorização da propriedade quando, directa ou indirectamente, era servida por um embarcadouro ou amarradouro.

Com a participação da economia de mercado, ou seja, no âmbito de uma economia/sociedade caracterizada, em boa parte, pela maior circulação dos bens, das pessoas e das informações, o batel não perdeu funcionalidade. Antes pelo contrário, era ele que solucionava situações de perigo por acção dos factores naturais ou dos agentes humanos.¹⁰

⁹ João Marinho dos SANTOS, *Os Açores nos sécs. XV e XVI*, vol. 1, s.l., Direcção Regional dos Assuntos Culturais e Secretaria Regional da Educação e Cultura, s.d., p.240.

¹⁰ João Marinho dos SANTOS, *op. cit.*, p.241.

1.1.2.1| Eixos marítimos de comunicação

Os primeiros percursos marítimos dos vilafranquenses, ao longo da costa sul de São Miguel, ficam enunciados: os de maior distância (entre a Vila e a Povoação e entre estas localidades e Ponta Delgada), e, os mais curtos, entre as três pontas locais (a do Garajau, a da Lobeira e a da Garça).

O transporte marítimo aplica-se aqui tanto a cargas como a pessoas: em 1558, a Câmara taxou os “barqueiros que andam em barcos de carreira”, variando conforme o trajecto (entre Vila Franca e Ponta Delgada ou Lagoa, em qualquer sentido).

Sendo o mar uma tão importante via de comunicação entre localidades da ilha, até do mesmo concelho, e nesta altura ainda sendo a única ligação ao exterior, a necessidade de bons portos tornou-se vital.¹¹

Era através de Vila Franca que se embarcava para Portugal continental e África enormes quantidades de trigo. Este porto é, por mais de uma vez, o primeiro onde os navios chegados a São Miguel param, mesmo que o destino fosse a cidade de Ponta Delgada, e é também da Vila que os pescadores chegavam a sair até Santa Maria.¹²

Os numerosos ancoradouros e calhetas do resto da ilha só permitem, pelo seu tamanho, pelos baixios que contêm ou pela braveza do oceano, a presença de embarcações pequenas, que apenas podem efectuar ligações com portos próximos.¹³

A utilização do transporte por mar como importante via de comunicação entre localidade e como única ligação com o exterior revelava-se uma prática corrente e originava, por diversas vezes, movimentações, para se construir no principal núcleo urbano um cais que, pela sua dimensão e condições, servisse convenientemente toda a ilha.¹⁴ Hoje em dia, esse cais já foi construído em Ponta Delgada, passando a ser o maior da ilha e recebendo a maioria das embarcações com destino a São Miguel.

¹¹ Maria Margarida e Sá Nogueira LALANDA, *A sociedade micaelense no século XVII (estruturas e comportamentos)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2002, p.66.

¹² IDEM, *ibidem*, p.70.

¹³ IDEM, *ibidem*, p.71.

¹⁴ IDEM, *ibidem*, p.74.

As vias marítimas distinguem-se pelo facto de não deixarem marcas impressas no espaço. Apagam-se, na verdade, dentro de muito pouco tempo, o que não significa que a repetição dos rumos não defina uma verdadeira estrada marítima. Nestes casos, aí estão os portos a ditarem a sua importância e a testemunharem-se através da respectiva área de dispersão ou de influência, com reflexos na estatura e no carácter dos respectivos agregados populacionais.

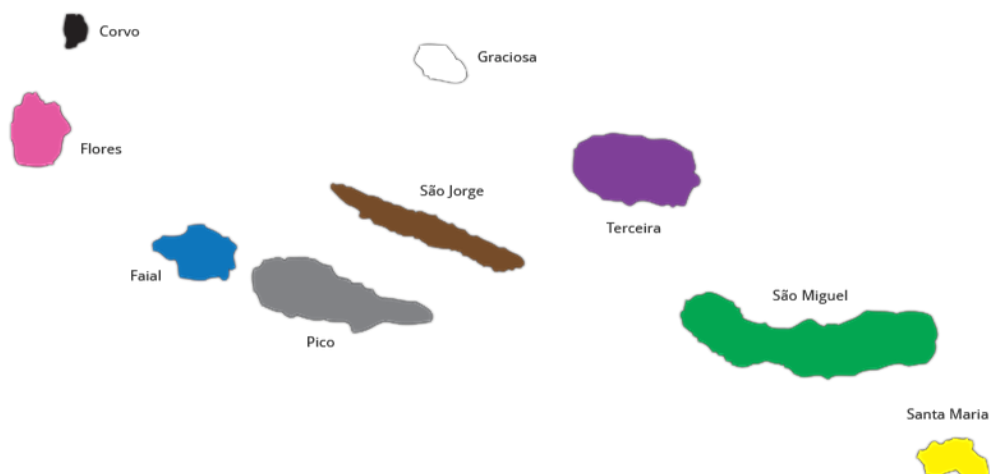
Os portos naturais de boa ou razoável qualidade escasseavam nas ilhas açorianas. Um ou outro que se distinguiu concorreu para que o respectivo aglomerado populacional beneficiasse das vantagens (e das desvantagens) da artificialização do espaço. Angra, muito mais do que Ponta Delgada, documentou o privilégio da natureza a ter dotado com um porto relativamente melhor que qualquer dos outros. Foi, portanto, eleita pela navegação transatlântica e beneficiou com isso (como perdeu quando a guerra pelo Atlântico se abateu sobre as ilhas).

As descrições (algumas quase com exclusiva finalidade militar) que se referem aos portos açorianos classificam-nos segundo as seguintes categorias: amarradouros, embarcadouros/desembarcadouros, ancoradouros, sergidouros e portos. Assim, em Santa Maria, para além de vários Portunhos (onde, por vezes, só cabia um batel), distinguiam-se os portos de Domingos Fernandes, do Castelo (servido por caminho de carro) e da Vila do Porto e, ainda, os ancoradouros do Castelete e da Praia de Água d'Alto.¹⁵

¹⁵ João Marinho dos SANTOS, *op. cit.*, p.243.

1.1.3| São Miguel nos dias de hoje

O Arquipélago dos Açores é dividido em três tipologias de grupos, o Grupo Oriental constituído por São Miguel, Santa Maria e os ilhéus das Formigas; o Grupo Central com Faial, Pico, São Jorge, Terceira e Graciosa; e o Grupo Ocidental que é formado pelas ilhas Flores e Corvo.



Fotografia 1| Localização geográfica das nove ilhas dos Açores.

Fonte <http://azoresforall.com/pt/atividades-para-pessoas-com-necessidades-especiais/informacao-sobre-acessibilidade-nos-acores/>.



Fotografia 2| Mapa de freguesias de São Miguel.

Fonte | <http://www.culturacores.azores.gov.pt/ig/files/smiguel.gif>, Carta administrativa de Portugal, Instituto geográfico português.

São Miguel não é só a maior ilha do Arquipélago dos Açores mas também a maior ilha de todas as que estão integradas no território de Portugal. Com cerca de 131 609 habitantes é composta pelos concelhos de Lagoa, Nordeste, Ponta Delgada, Povoação, Ribeira Grande e Vila Franca do Campo.



Fotografia 3| Centro da cidade de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel.

Fonte| <http://17.alamy.com/zooms/702d12b71c9d4e3582c79e2c3de94961/the-portas-da-cidade-gates-to-the-city-and-the-tower-of-church-of-f68g5g.jpg>.

Conhecida pela sua beleza rara e pelos seus fenómenos naturais inqualificáveis, esta, apresenta deslumbrantes lagoas, caldeiras vulcânicas, crateras e uma paisagem terrestre inconfundível. É conhecida pela “Ilha Verde”, pela beleza e extensão das suas pastagens e paisagens naturais sem fim.

A cor quase exclusiva do interior da ilha é o verde em todas as suas tonalidades, resultante do seu denso revestimento de matas de árvores, arbustos e vegetação mais rasteira. Da enorme abundância de vegetação resultou um solo particularmente rico em húmus e um agravamento das características de clima, nomeadamente dos valores da humidade.¹⁶

Na vegetação da Ilha predominam as flores denominadas de hortências, para além disso também apresenta um vasto relevo montanhoso sobretudo no interior.

¹⁶ Maria Margarida e Sá Nogueira LALANDA, *op. cit.*, p.16.



Fotografia 4| As hortências encontram-se principalmente nas bermas das estradas.

Fonte| <http://3.bp.blogspot.com/-ot7UhUqFZW0/VV0iSKKku-I/AAAAAAAAAq1A/hDi8pz22qhY/s1600/Ilha%2Bde%2BS%25C3%25A3o%2BMiguel%2B-%2BEstrada%2Bcom%2BHort%25C3%25AAncias.jpg>.

A cerca de 1103 metros de altura encontra-se o ponto mais elevado da Ilha, o Pico da Vara, de onde se tem uma abrangência total de Ponta Delgada, a cidade mais povoada. A maioria da população habita a acentuada costa Sul, tendo como maior sustento de sobrevivência a agricultura, a pesca, a criação de gado, o comércio e o turismo. São Miguel é, sem dúvida, a Ilha mais desenvolvida economicamente.



Fotografia 5| Pico da Vara, São Miguel.

Fonte| http://trilhos.visitazores.com/sites/default/files/styles/slideshow-trails/public/pico_da_vara_trail.jpg?itok=rHecU-83.

O Ilhéu da Vila Franca¹⁷ encontra-se no concelho Vila Franca do Campo, na costa sul da ilha. O Ilhéu é constituído por uma pequena ilha vulcânica que dista 1km da costa. É considerada uma reserva natural, sendo durante séculos apontada como sendo um local de possível construção de um porto de abrigo. A ideia foi esquecida com a construção do porto de Ponta Delgada. Hoje em dia, o Ilhéu é utilizado como zona balnear, podendo ser visitado no Verão.¹⁸



Fotografia 6| Ilhéu da Vila Franca do Campo, vista superior.

Fonte| <http://www.vortexmag.net/wp-content/uploads/2015/11/vilafranca2.jpg>.

Mas, é no centro de Ponta Delgada, cidade com mais de cinco séculos, que o comércio tradicional e de retalho se desenvolve. É uma cidade cosmopolita com igrejas, anfiteatros, coliseus, teatros e monumentos históricos. Inicialmente era povoada por pescadores, mas o seu desenvolvimento fez-se após o grande terramoto de 1522, que destruiu grande parte de Vila Franca do Campo.

A cidade de Ponta Delgada tem uma história rica e um encantador património rodeado de uma natureza esplêndida. Foi no século XIX que Ponta Delgada teve o seu maior sucesso e prosperidade, tornando-se mesmo uma cidade principal e rica, sobretudo devido à forte exportação de citrinos, à indústria piscatória e à fixação de

¹⁷ Considerado uma das 10 praias mais bonitas de Portugal pelo site “O meu escritório é lá fora!”. Disponível em: <http://www.omeuescritorioelafora.pt/as-10-praias-bonitas-portugal/>, (consultado em Janeiro de 2017).

muitos comerciantes estrangeiros. Esta herança é hoje notória no aspecto colonial e Romântico da cidade.

Ponta Delgada transborda de jardins românticos, ruas calcetadas apertadas, praças que demonstram o poder económico que outra época existia. O seu património é vastíssimo mas entre alguns monumentos destacam-se a Igreja da Matriz do século XV, o edifício da Sede da Alfândega, o antigo Colégio dos Jesuítas, o Forte de São Brás, o Convento de Nossa Senhora da Esperança e, mais recentemente, as Portas do Mar.



Página anterior:

Fotografia 7 | Jardim António Borges, Ponta Delgada.

Fonte | <http://static.panoramio.com/photos/large/68606980.jpg>.

Fotografia 8 | Poço azul, Nordeste.

Fonte | <https://2.bp.blogspot.com/-KqY7b7gipE4/V6UICp32ZyI/AAAAAAAAADkk/6gR7li6EoIEVjK-vVT0-kz5ylpCpD3wkACLCB/s1600/1%2Bpo%25C3%25A7o%2Bazul%2B%25282%2529.jpg>.

Fotografia 9 | Alfândega na avenida de Ponta Delgada.

Fonte | http://i1233.photobucket.com/albums/ff397/azoresshop/Acores_05.jpg.

Fotografia 10 | Igreja da Matriz de Ponta Delgada.

Fonte | http://artesanato.azores.gov.pt/img/ficheiros/image/IMG_0348.JPG.

Fotografia 11 | Jardim Sena Freitas, Ponta Delgada.

Fonte | <http://media.rtp.pt/cookoff/wp-content/uploads/sites/23/2015/06/Jardim-Sena-Freitas-CMPD.jpg>.

Fotografia 12 | Parque Terra Nostra, Furnas.

Fonte | <http://www.diariodoviajante.pt/wp-content/uploads/fotos/portugal/top10-sao-miguel/top10-azores-sao-miguel-parque-terra-nostra.jpg>.

Fotografia 13 | Portas da cidade, Ponta Delgada.

Fonte | <http://mb.web.sapo.io/8a14c467f5da14d682531223fdd1ff7594a99f93.jpg>.

Fotografia 14 | Portas do mar, Ponta Delgada.

Fonte | [http://orig00.deviantart.net/e63e/f/2010/346/8/1/portas do mar at night by rui moreira-d34q41o.jpg](http://orig00.deviantart.net/e63e/f/2010/346/8/1/portas+do+mar+at+night+by+rui+moreira-d34q41o.jpg).

Actualmente, em São Miguel é possível encontrar-se fontes de água quente e fumarolas, bem evidentes nas Furnas e na Ribeira Grande, permitindo a confecção das maçarocas de milho e do típico cozido que é colocado numa panela, bem acondicionada, debaixo de solo por seis horas.



Fotografia 15 | Caldeiras das Furnas.

Fonte | <http://www.revista-b.com/edicao6/images/dossier-03/fotoGaleria8.jpg>.



Fotografia 16 | Cozido das Furnas a sair da caldeira.

Fonte | <https://www.flightcentre.ca/blog/wp-content/uploads/2015/11/cozido-azores-cooking.jpg>.

Fotografia 17 | Caldeiras das Furnas.

Fonte | <http://www.360meridianos.com/wp-content/uploads/2016/03/caldeira-de-furnas-ac%CC%A7ores-portugal.jpg>.

Beneficiada pelo seu clima temperado e húmido, na ilha encontram-se as mais variadas espécies introduzidas num ecossistema. Gaspar Frutuoso afirma: “Estava esta

ilha, logo que se achou, muito cheia de alto, fresco e grosso arvoredado, de cedros, louros, ginjas, sanguinho, faias, pau branco e outras sortes de árvores; (...).”¹⁹

As temperaturas médias são amenas, mas os ventos marcam constantemente a sua presença, muitas vezes de modo bem violento. Normalmente existe uma nebulosidade quase sempre permanente. Esta nebulosidade e os ventos são muitas vezes derivados do “anticiclone dos Açores”.²⁰

O fundo de crateras de antigos vulcões extintos servem de leito a magníficas lagoas como as Lagoas das Setes Cidades²¹, a Lagoa do Fogo e a Lagoa das Furnas. A combinação de vários factores propícia a que o Vale das Furnas seja reputado pelas suas águas minero-medicinais.



¹⁹ Gaspar FRUTUOSO, *Saudades da Terra*, Livro IV, vol. II., Ponta Delgada, Edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1981, p.185.

²⁰ Maria Margarida e Sá Nogueira LALANDA, *A sociedade micaelense no século XVII (estruturas e comportamentos)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2002, p.17.

²¹ Conta a lenda que há muitos anos, na freguesia das Sete Cidades, existia um reino onde vivia uma jovem princesa de olhos azuis. A jovem vivia no campo e uma das suas actividades favoritas era passear pelos campos, cheirar as flores, molhar os pés nas ribeiras e também apreciar a beleza dos vales que rodeavam o reino.

Num dos seus passeios, a jovem passou por um pasto e conheceu um pastor de olhos verdes. A princesa e o pastor falaram muito, e, desde esse dia, os dois passaram a encontrar-se todos os dias para conversar. Os dias e as semanas foram passando e com o tempo foram-se apaixonando e acabaram por trocar juras de amor eterno. Quando a notícia chegou aos ouvidos do rei, este não ficou nada satisfeito pois queria ver a filha casada com um príncipe de um dos outros reinos vizinhos e, por isso mesmo, proibiu a filha de se encontrar com o pastor.

A filha respeitando o pai aceitou o seu pedido mas pediu que lhe deixasse ver pela última vez o rapaz para se poder despedir dele. Sensibilizado, o rei disse-lhe que sim.

Enquanto os dois conversavam, também choravam, e choravam tanto que as lágrimas dos olhos azuis da princesa caíam pelo vale e formaram a lagoa azul, já as lágrimas dos olhos verdes do pastor caíram com tanta intensidade que formaram a lagoa de água verde. Tanto choraram que formaram duas lagoas, as lagoas das Sete Cidades.

Disponível em: <http://www.junior.te.pt/servlets/Rua?P=Portugal&ID=2489>, (consultado em Janeiro de 2017).

Fotografia 18 | Lagoas das Sete Cidades.

Fonte | <http://media-cache-ec0.pinimg.com/736x/db/7b/c5/db7bc577479c18136fc32a87483c557a.jpg>.

1.1.4| Gastronomia

A gastronomia açoriana caracteriza-se por uma cozinha tipicamente original: couves solteiras, caldo azedo, caldeiradas de peixe, as famosas cracas, o cozido nas caldeiras das Furnas, os torresmos, a massa sovada, as queijadas de Vila Franca do Campo e os bolos levedos das Furnas. Tudo isto regado com o vinho de cheiro, licores, sumos de ananás e de maracujá, etc.

Nos Açores, o peixe e o marisco são abundantes e fazem as delícias de quem gosta de saborear peixe acabado de pescar. Uma vez grelhados, outras em caldeiradas ou em sopas, os peixes são apresentados em variadas formas. Neste lugar é possível encontrar-se marisco que não existe em mais nenhum lugar, como as lapas, as cracas e o cavaco.

Nas carnes, há pratos tipicamente açorianos como o cozido das furnas²², a alcatra da Terceira, o bife regional com pimenta, são diversos pratos de carne bem condimentados. Como acompanhamentos destaca-se o inhame com linguiça.²³

O bolo lêvedo, originário das Furnas, é também bastante popular, podendo surgir em qualquer refeição, comendo-se simples, com manteiga, doce ou mel. Há até quem o faça como base para confeccionar pizzas.

De acordo com Lopes de Oliveira, escritor do livro *Ilhas de bruma. Roteiro Açoriano*, e também de acordo com alguns naturais de São Miguel, segue-se uma lista dos pratos mais típicos e tradicionais dos Açores.

²² Cozido nas caldeiras naturais da lagoa das furnas. Para o confeccionar, os vários ingredientes são colocados numa panela, que é submersa na terra junto às caldeiras, sendo cozido pelo calor natural da actividade vulcânica.

²³ Disponível em: <https://www.visitportugal.com/pt-pt/node/73828>, (consultado em Janeiro de 2017).

Comida tipicamente Açoriana				
Sopas e caldos	Mariscos e peixes	Carnes e aves	Doces	Bebidas
Açorda de azedo	Bacalhau guisado (Caldeira das Furnas)	Alcatra à moda da Terceira	Arroz doce	Vinho de cheiro
Caldo azedo	Caranguejos	Canários da Ribeira Grande	Bolo levedo das Furnas	Verdelho
Fervedouro (sopa de couves)	Cavala assada e recheada	Capões do Nordeste	Cavacas de Santa Maria e Graciosa	Licores
Sopa do Espírito Santo	Cherne escalado	Fressura com batatas	Doces de alfenim e de ovos	Sumo de laranja com gás
	Chicharros	Linguiça com inhames	Espécies de São Jorge	Sumo de maracujá com gás
	Congro guisado	Morcela de porco	Massa sovada	Sumos de frutas
	Cracas de São Miguel	Torresmos de molho de fígado	Queijadas da Graciosa	Gins
	Lapas	Bife de vaca regional com pimenta	Queijadas da Vila Franca do Campo	Cerveja
	Trutas de São Miguel	Cozido das Furnas	Rosquilhas de São Jorge	Chás
	Caldeirada de peixe e marisco		Malassadas de São Miguel	Vinhos do Pico
	Bodião assado no Alambique		Fofas da Povoação	Leite
	Atum		Camafeus	
	Santola		Cornucópias da Terceira	
	Caranguejo		Filhós do forno da Terceira	
	Veja frita		Queijadas Donas Amélias da Terceira	
	Polvo guisado à moda de São Miguel		Bolo de Sertã	
	Espadarte		Biscoitos	
	Albacora		Ananás, maracujá, anona, araçá	
	Abrótea			

Tabela 1| Comida tipicamente Açoriana.

Fonte| Realizada pela autora.





Páginas anteriores:

Fotografia 19 | Arroz de marisco.

Fonte | http://bandsc.com.br/fmanager/tvbw/noticias/imagem11995_1.jpg.

Fotografia 20 | Polvo.

Fonte | <http://www.cozinhatradicional.com/wp-content/uploads/2012/09/polvo-assado-no-forno-%C3%A0-moda-dos-A%C3%A7ores.png>.

Fotografia 21 | Cozido das Furnas.

Fonte | <https://www.visitportugal.com/sites/www.visitportugal.com/files/styles/large/public/mediateca/N2618d.jpg?itok=Tt8v5Ys3>.

Fotografia 22 | Bolos levedos, Furnas.

Fonte | https://c1.staticflickr.com/3/2668/4029469321_dbb5a6719c.jpg.

Fotografia 23 | Queijada de Vila Franca do Campo.

Fonte | https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Queijadas_aus_Vila_Franca_do_Campo,_Azoren_2016_03.JPG.

Fotografia 24 | Alcatra à moda da Terceira.

Fonte | http://2.bp.blogspot.com/_ZwghQQtMSLU/SjEhv7z3iVI/AAAAAAAAAC0Y/T_Y5aTt2rh8/s400/alcatra.jpg.

Fotografia 25 | Lapas grelhadas.

Fonte | <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/39/8f/d3/398fd38c28e5dc7732478d5161e6a013.jpg>.

Fotografia 26 | Chicharros acompanhados com molho de vilão.

Fonte | http://2.bp.blogspot.com/-NexMsKQ5H1o/T_x5_qiKtiI/AAAAAAAAANA/IPAKgT7s2jU/s1600/26479_105172179524637_100000955662803_38796_7285326_n.jpg.

Fotografia 27 | Sopas do espirito santo.

Fonte | <http://1.bp.blogspot.com/-RkFVK9HobFE/UZrkiXG1AKI/AAAAAAAAAC6w/9gk0dh5ple0/s400/Sopas.jpg>.

Fotografia 28 | Queijadas da Graciosa.

Fonte | <http://img0.rtp.pt/icm/thumb.phpThumb.php?src=/images/80/80f7aaabdac0c688473eda91b92e826b&w=1200&sx=0&sy=28&sw=478&sh=262&q=75>.

Fotografia 29 | Morcela com ananás.

Fonte | http://salsichariaportuguesa.pt/wp-content/uploads/2015/07/noticia_morcela.jpg.

Fotografia 30 | Chocolates da empresa “o chocalinho”, com sabores Açorianos.

Fonte | https://scontent-mad1-1.xx.fbcdn.net/v/t1.0-9/12508774_1723519377883052_8517177348620959558_n.jpg?oh=04b12ad88c98e8aadf83894f9b7e10db&oe=58DC129B.

Fotografia 31 | Espécies de São Jorge.

Fonte | <http://www.docesregionais.com/wp-content/uploads/2014/05/Esp%C3%A9cies-de-S%C3%A3o-Jorge-A%C3%A7ores.jpg>.

Fotografia 32 | Cornucópias.

Fonte | <http://www.docesregionais.com/wp-content/uploads/2014/10/Cornuc%C3%B3pias-Angra-do-Hero%C3%ADsmo.jpg>.

Fotografia 33 | Arroz Doce.

Fonte | http://azoresgastronomia.weebly.com/uploads/5/3/7/4/53747987/1148466_orig.jpg.

Fotografia 34 | Ananás dos Açores.

Fonte | <http://4.bp.blogspot.com/-Td4Yx0UmhBU/VCgSI4HiOUI/AAAAAAAAAcKk/TMsd30IP4ik/s1600/anan%C3%A1s.jpg>.

Fotografia 35 | Licores dos Açores.

Fonte | <http://3.bp.blogspot.com/-c8zKk5RYbwc/Tdurq2oWPVI/AAAAAAAAABFY/clX1CSCusPg/s1600/licores.jpg>.

1.2| Turismo de São Miguel – factores atractivos

“As Ilhas são lugares especiais com uma atracção natural para os turistas e um desafio especial para a sustentabilidade.”

Pauline J. Sheldon ²⁴

Desde sempre os Açores são um ponto de atracção turística e de lazer. No entanto, a sua actividade turística apresenta diferenças ao longo dos meses do ano. O turismo também varia conforme as viagens, as características de alojamento, a restauração, os produtos oferecidos e até da meteorologia da própria ilha. O turismo é actualmente um sector de desenvolvimento da sociedade, tanto a nível mundial como europeu. Este assume um papel importante no desenvolvimento económico dos Açores. Existem diferentes níveis de atractividade associados às ilhas que compõem o Arquipélago.

Os factores que levam este público-alvo a procurar os Açores são, sem dúvida, a sensação de distanciamento, diferença, aventura, e por serem consideradas lugares tranquilos, que despertam aos visitantes os seus cinco sentidos.

Após 1999, o Arquipélago registou uma enorme evolução a nível do turismo, com taxas superiores à média nacional. Em suma, o nível do crescimento do turismo nos Açores está constantemente interligado com o desenvolvimento da ilha de São Miguel.

Esta evolução associa-se a um aumento de competitividade internacional do arquipélago, a partir de 1999, ano em que se alteraram as ligações entre os Açores e o Continente português. Os mecanismos dos voos *charters*, a partir de 2002, justificam a divergência entre a dinâmica turística da ilha de São Miguel e as restantes ilhas. Mas,

²⁴ Pauline J. SHELDON, *The challenges to sustainability in island tourism*, s.l., School of Travel Industry Management – University of Hawai‘i, 2005, p.1.
Disponível em: <http://www.condesan.org/mtnforum/sites/default/files/publication/files/6127.pdf>,
(consultado a Março de 2017).

foi em 2016 com a entrada das companhias de viagem *low cost* que se notou um enorme crescimento da procura dos Açores como destino de preferência.

No estudo realizado por David Bedo e Tomaz Ponce Dentinho, tendo como tema a avaliação dos destinos turísticos das ilhas dos Açores com base em modelos gravitacionais, conclui-se que a ilha de São Miguel apresenta um grau de atractividade superior às restantes, sendo seguida pelas ilhas do Faial e Terceira: “Estas ilhas constituem as três portas de entrada directa no arquipélago por via aérea e os pilares do tradicional circuito turístico açoriano.”²⁵

Enquanto destino turístico com potencial de crescimento deve-se verificar, analisar, planificar, problematizar, solucionar, resolver, optar e accionar os mecanismos necessários para atrair investimento externo. E o consequente aumento da taxa de empregabilidade, promoção directa com clientes, formação no que diz respeito aos recursos humanos nas diversas áreas, tais como, restauração, alojamento, animação, entre outros sectores, definição de produtos nucleares, periféricos e complementares para obter uma maior heterogeneidade nos mercados externos.²⁶

A indústria turística apareceu naturalmente na RAA e é considerada como um dos pilares de desenvolvimento estratégico, uma vez que o potencial e as oportunidades patentes no arquipélago eram facilmente aproveitáveis e sustentáveis. Além disso, São Miguel tem produtos e estratégias que são muito característicos desta ilha, como é óbvio, a ilha permeia por estas vantagens.

Ilha	Produto / Estratégia
São Miguel	Vulcanismo, paisagem diversificada, património edificado, historia e manifestações culturais, termalismo, eventos, meetings industry, vinha, golfe, gastronomia.

Tabela 2| Produtos/Estratégias para a ilha de São Miguel.

Fonte| Espírito Santo Research, Research (2009).

²⁵ David BEDO e Tomaz Ponce DENTINHO, “Avaliação dos destinos turísticos das ilhas dos Açores com base em modelos gravitacionais”, in *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, nº14, 2007, p.48. Disponível em: https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/24679/1/RPER14_artigo2.pdf?ln=pt-pt, (consultado em Janeiro de 2017).

²⁶ Turisativa, Pegada Activa, Consultoria e planeamento em turismo e produtos, p.4. Disponível em: http://www.pegadaactiva.com/uploads/5/9/2/3/5923819/turismo_nos_aores.pdf, (consultado em Janeiro de 2017).

Ilha	Articulação territorial
São Miguel	Reforço das ligações com todas as ilhas, muito em especial com a Terceira e o Faial. Afirmção da individualidade do destino.

Tabela 3| Articulação territorial.**Fonte|** Espírito Santo Research, Research (2009).

“Além das conhecidas potencialidades naturais que os Açores possuem, aliam-se a estas uma identidade rural bastante marcada e presente nos dias de hoje, que conferem igualmente oportunidades para o turismo no espaço rural, artesanato, artes e ofícios e sua recuperação e vitalização, e onde os agentes turísticos possuem um papel fundamental e crucial nesta promoção e divulgação.”²⁷

Segundo o PENT e POTRAA, foram delineados eixos, medidas e produtos turísticos, com vista à qualificação dos Açores enquanto destino turístico.

	Nível de prioridade
Touring cultural e paisagístico	2.º nível
Turismo de natureza	1.º nível
Golfe	4.º nível
Turismo náutico	3.º nível
Saúde e Bem-estar	3.º nível

Tabela 4| Níveis de prioridade relativamente aos produtos turísticos oferecidos.**Fonte|** Adaptada do Pent, 2007, retirado do Turisativa, p.5.

²⁷ Turisativa, Pegada Activa, *op. cit.*, p.5.

Disponível em: http://www.pegadaactiva.com/uploads/5/9/2/3/5923819/turismo_nos_aores.pdf, (consultado em Janeiro de 2017).

Os Açores devem enfocar os esforços de desenvolvimento nos seguintes produtos:

Estratégia Produtos	Consolidado	Desenvolvimento	Complementar	Emergente	Sem Expressão
Sol e mar					✓
Turismo de saúde					✓
Estadias de curta duração em cidade					✓
Circuitos turísticos		✓			
Gastronomia e vinhos			✓		
Turismo de natureza	✓	✓			
Golfe					✓
Turismo náutico		✓			
Turismo de negócios					✓
Turismo residencial					✓

Tabela 5| Produtos que devem ser tidos em conta a nível do turismo dos Açores.

Fonte| PENT - Análise Turismo de Portugal, disponível em:

<http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>.

Ao nível do produto, destacam-se os seguintes pontos fulcrais de actuação:

- No **turismo de natureza**, na vertente passeios, verifica-se a necessidade de desenvolver infra-estruturas, criar conteúdos e sua disponibilização em canais e colocar o produto passeios a pé, de bicicleta ou a cavalo no mercado. Na vertente observação de aves, verifica-se a necessidade de criar conteúdos e sua disponibilização em canais, especializar o serviço/ experiência e desenvolver boas práticas de sustentabilidade em toda a cadeia de valor do produto observação de aves. Face à riqueza natural e ambiental dos Açores e ao seu carácter distintivo no contexto europeu, deve ser promovida uma maior segmentação do produto, incluindo também o mergulho, a observação de mamíferos marinhos, etc.;
- Nos **circuitos turísticos**, verifica-se a necessidade de colocar os recursos georreferenciados em valor e desenvolver conteúdos e informação para o cliente, incentivar e diversificar as experiências, em particular as relacionadas com a contemplação da natureza, incluindo a observação de mamíferos marinhos, e colocar o produto no mercado;
- No **turismo náutico**, na vertente náutica de recreio, verifica-se que o cliente nauta que se desloca às ilhas integra um segmento-nicho, cujo conjunto de requisitos e exigências estas já dão resposta. Existe necessidade de divulgar a oferta de *surfing*;
- No âmbito do produto **gastronomia e vinhos**, verifica-se a necessidade de densificar actividades, desenvolver conteúdos e experiências e integrar a oferta em plataformas de promoção e comercialização.²⁸

²⁸ Plano Estratégico Nacional do Turismo PENT, Horizonte 2013-2015, p.45.

Disponível em:

<http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>, (consultado em Março de 2017).

Pode-se concluir que:

Oferta natural e cultural	Paisagens
	Jardins
	Museus
	Praias
	Monumentos
	Águas termais
	Actividade vulcânica
Actividades turísticas	Actividades na natureza
	Actividades náuticas
	Actividades de lazer
	Actividades de bem-estar
	<i>Touring</i>

O Turismo de Natureza é aquele que se apresenta como estratégico para o desenvolvimento do turismo na RAA. Entre outros destaca-se o turismo náutico e o turismo ligado à saúde e bem-estar, bem como o *Touring*.

Se, por um lado, ocorreu o aumento significativo de empreendimentos turísticos ao longo dos últimos anos, também aumentou a capacidade em número de alojamentos, com a construção de novos hotéis e residenciais.

É fulcral a criação de diversos produtos para que a Região não fique dependente de um produto turístico ou de um mercado turístico. Para tal, é necessário salientar e apostar noutros tipos de turismo. Nunca esquecendo que é importante uma boa publicidade e divulgação, não só em companhias turísticas, mas também em programas

televisivos, em plataformas da internet, em boas propagandas de marketing, em aplicações de jogos didáticos, entre outras coisas.

Enquanto destino turístico, os Açores possuem as condições necessárias para se afirmarem no panorama nacional e internacional. Prova disto foi o prémio da revista *National Geographic Traveler* (edição holandesa) que escolheu os Açores como o melhor destino de 2016. Os Açores estiveram em competição com uma lista dos locais mais bonitos do mundo. A revista lembra que os Açores são um destino que aposta no turismo sustentável e onde é possível se realizar inúmeras actividades.²⁹

Mas, para que os Açores sejam mais vezes premiados e reconhecidos é necessário uma equipa pluri e multidisciplinar no que diz respeito à tomada de decisões, iniciativas, projectos e eventos que promovam a imagem das ilhas além-fronteiras.

Os turistas que visitam a ilha de São Miguel procuram essencialmente a harmonia com a natureza, as paisagens e a gastronomia. Vão em busca de perceber a tipologia de uma ilha, de apreciar a vasta natureza e do envolvente mar que transmite uma sensação de relaxamento. Desfrutam de várias experiências, embora a nível lúdico a Ilha não esteja totalmente explorada.

A verdade é que a exploração ao nível do turismo está a ser feita no interior da Ilha, esquecendo a enorme e rica costa. Existem algumas empresas que se encarregam de fazerem curtas viagens marítimas, como por exemplo, a viagem até ao ilhéu da Vila Franca (feita apenas no período de Verão), a viagem para observação de cetáceos e também são feitas viagens para os turistas fazerem mergulho. Porém, estas experiências são de curta duração, caras e nem sempre podem ser feitas devido as condições meteorológicas.

Em contrapartida, a exploração turística no interior da Ilha está cada vez melhor, com preços muito acessíveis e com diversas actividades, desde andar a cavalo, fazer canoagem em lagoas, fazer trilhos, fazer *rappel* e escalada, conhecer a ilha de moto quatro, visitar museus e fábricas, observar paisagens, observar os planetas, entre outras inúmeras actividades que são proporcionadas ao visitante.

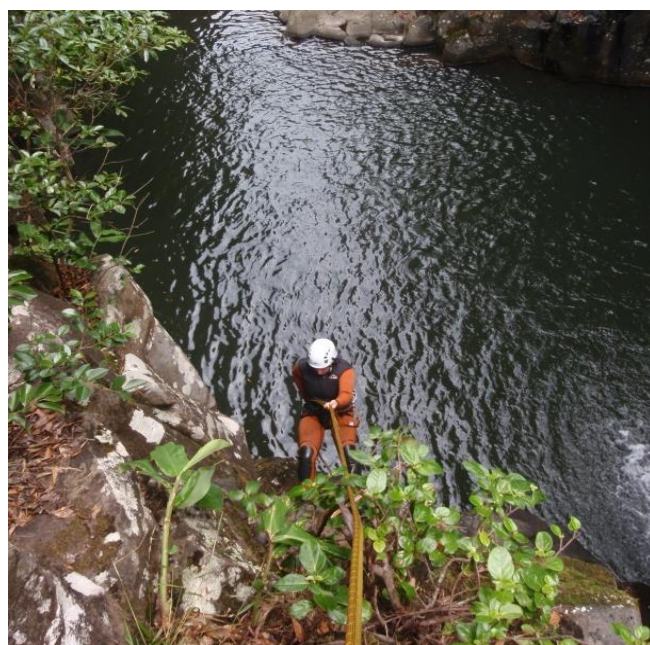
²⁹ Disponível em: <http://www.iloveazores.net/2016/06/o-local-mais-belo-do-mundo-national.html#.V2fmAbuLTIU>, (consultado em Janeiro de 2017).

Actividades/ Experiências na Ilha de São Miguel	
Terrestres	Marítimas
Trilhos/ passeios pedestres	Observação de cetáceos
<i>Rappel</i>	Mergulho
Escalada	<i>Surf</i>
Observação astronómica	Iatismo
Golfe	Canoagem
Geoturismo	<i>Stand Up Paddle Board</i>
Observação de aves	<i>Bodybord</i>
Passeios a cavalos	Pesca desportiva
Passeios de bicicleta / BTT	Passeios de barco
<i>Canyoning</i>	Vela
Parapente	
Moto	
Saúde e bem-estar (termalismo)	
Gastronomia e vinhos	
Religião	

Tabela 6| Actividades e experiência existentes em São Miguel para proporcionar uma melhor viagem aos turistas.

Fonte| Realizada pela autora com base no site: <http://www.visitazores.com/pt>.

Como é possível analisar na tabela acima, o desenvolvimento a nível das actividades está muito mais focado no interior e em actividades terrestres do que marítimas.



Página anterior:

Fotografia 36 | Passeios pedestres.

Fonte | <http://www.visitazores.com/sites/all/themes/azzorre/assets/frontshow/images/sao-miguel/sao-miguel.jpg>.

Fotografia 37 | Parapente.

Fonte | <http://www.geekyexplorer.com/wp-content/uploads/2015/06/Paragliding-sao-miguel-azores.jpg>.

Fotografia 38 | Canoagem.

Fonte | <http://azoresphotos.visitazores.com/site/show/3760>.

Fotografia 39 | *Canyoning*.

Fonte | <http://azoresphotos.visitazores.com/site/show/2612>.

Fotografia 40 | *Stand Up Paddle Board*.

Fonte | <http://azoresphotos.visitazores.com/site/show/3729>.

Fotografia 41 | BTT.

Fonte | <http://azoresphotos.visitazores.com/site/show/4092>.

O contributo dos *stakeholders* permitiu a identificação das forças e fraquezas do destino e das oportunidades e ameaças que lhes estão associadas. Por isso, numa perspectiva global criou-se uma tabela com uma análise SWOT do carácter turístico dos Açores:

Pontes fortes	Pontes fracos
<ul style="list-style-type: none"> - Recursos naturais e biodiversidade; - Autenticidade; - Reduzida intensidade turística; - Oferta com elevado potencial de criação de <i>clusters</i> como desporto, turismo <i>wellness</i>, mergulho e outras como <i>walewatching</i>; - A conceituada revista <i>National Geographic Traveller</i> classificou os Açores como o melhor destino de 2016 e segundo melhor destino do mundo em turismo sustentável; - Mar; - História e oferta cultural; - Segurança; - Gastronomia; - Proximidade de cidadãos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzida notoriedade; - Fraca dinamização comercial e de <i>marketing</i>; - Oferta pouco explorada e dirigida; - Recursos humanos e formação; - Turismo com posicionamento de reduzida acção, animação ou emoção; - Pequena dimensão; - Acessibilidades, exemplo, transportes públicos; - Instabilidade metrológica.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> - Potencial de diversidade de recursos; - Potencial do turismo náutico; - Procura pelo turismo rural; - Incremento da dinamização comercial da oferta; - Direcção a oferta para nichos específicos de clientes e de oferta turística; - Criar agentes e operadores especializados em determinados nichos de oferta; - Potenciar o desenvolvimento do turismo de natureza e do ecoturismo; - Aproveitar os apoios do SIDET – Desenvolvimento do turismo; - Novos voos para os Açores no seguimento da política de “céu aberto”. 	<ul style="list-style-type: none"> - Oferta turística de reduzidos volumes, podendo verificar-se menor vontade por parte dos operadores turísticos em divulgá-la face a outras de elevada dimensão; - Risco que as ilhas façam as suas ofertas específicas, sem que se verifique uma oferta integrada do “Turismo nos Açores” que passe pela visita a várias ilhas (com opção de diferentes pacotes); - Ameaça do turismo em massas; - Competitividade dos destinos concorrentes.

Tabela 7| Análise SWOT de carácter turístico dos Açores.

Fonte| Governo dos Açores – Plano estratégico e de marketing do turismo dos Açores, modificado pela autora. Com base no site:

http://www.azores.gov.pt/PortalAzoresgov/external/portal/misc/PEM_ACORES2.pdf, p.11.

Concluindo, a ilha está cada vez a proporcionar melhor o tempo de duração de quem a visita, contudo ainda é necessário explorar outros ramos turísticos de modo a que também se valorize mais São Miguel e se tenha mais condições e mais nível de qualidade. A natureza é sem dúvida o que nos diferencia.

1.2.1| Prioridades e estratégias do turismo

A estratégia deve passar por algumas prioridades que deverão guiar a organização dos produtos e a tomada de decisões ao nível dos mercados, disponibilizar recursos e escolher os canais de distribuição mais adequados:

- **Prioridade 1:** Desenvolver o factor atractivo do destino, através do complemento entre todas as ilhas com os produtos de acordo com os mercados-alvo;
- **Prioridade 2:** Dar qualidade da oferta ao nível das infra-estruturas em parceria com os operadores locais; sensibilizar a população para o turismo; capacitar os recursos humanos; criar, desenvolver e implementar o conceito de “hospitalidade açoriana”;
- **Prioridade 3:** Focar o esforço de marketing na captação de mercados de alto valor. Deverá aumentar a procura de visitantes *premium* que deverão ter algumas das seguintes características: ambientalmente conscientes, com o intuito de viajar por várias ilhas, que também viajem na época baixa, que tenham um alto consumo no destino, que pratiquem muitas actividades ou que tenham vontade de repetir a viagem;
- **Prioridade 4:** Desenvolver parcerias com *stakeholders* (operadores turísticos, empresários, aeroportos, companhias aéreas, companhias marítimas) no sentido de maximizar os esforços de marketing;
- **Prioridade 5:** Reforçar a cooperação com os canais de distribuição, para que os mercados-alvo sejam correctamente alcançados.

Com as prioridades estabelecidas, a estratégia deverá procurar realizar os seguintes objectivos estratégicos:

1. Melhorar e enriquecer a qualidade da experiência turística do visitante;
2. Contribuir para a preservação e conservação dos espaços naturais e culturais;
3. Contribuir para o desenvolvimento económico da região;
4. Melhorar o desempenho das actividades do turismo. A concretização dos objectivos estratégicos assenta na definição de produtos estratégicos e complementares, sendo o turismo de natureza o produto central dos Açores. O turismo náutico, o *touring* cultural e paisagístico, a gastronomia e a saúde e bem-estar, constituem-se como os produtos complementares que diversificam e enriquecem a oferta.³⁰

³⁰ Governo dos Açores – Plano estratégico e de marketing do turismo dos Açores, p. 15.
Disponível em: http://www.azores.gov.pt/PortalAzoresgov/external/portal/misc/PEM_ACORES2.pdf,
(consultado em Março de 2017).

1.2.2| Perfil do consumidor – Turista dos Açores


A RAA apresenta um elevado potencial para o sector das viagens e turismo, sobretudo no que diz respeito ao segmento de lazer e à sua capacidade em captar segmentos de mercado distintos.

O inquérito ao visitante da região permite ainda concluir que os recursos naturais e a paisagem, a vontade de conhecer e visitar as ilhas do Arquipélago, o descanso e relaxamento, o clima e a cultura e património são as principais motivações de visita à região, atribuindo a esta uma grande capacidade em atrair indivíduos com diferentes motivações e preferências. Atendendo aos visitantes dos Açores foi criado um perfil de consumidor.

- Ao **nível sociodemográfico**, o visitante actual dos Açores tem idade compreendida entre os **26 e 60 anos**. No período de inverno há uma maior incidência de indivíduos com o grau de mestrado ou doutoramento.
- O segmento de **lazer** é o mais relevante para a região quer no período de verão, quer no de inverno.
- A **internet** é o meio de **obtenção de informação** mais utilizado na viagem aos Açores.
- A grande maioria (91,3%) dos visitantes afirma que não viaja em grupo organizado. O **visitante dos Açores** viaja com o seu cônjuge, **familiares e filhos** ou com **amigos**. Conclui-se que é um destino para viagens a dois, em família ou em pequenos grupos não organizados. Em média, o número de elementos da viagem é de 3 a 4 visitantes.
- **89,6%** das pessoas que viagem aos Açores, **visitam a ilha de São Miguel**.
- O **hotel de 4 estrelas** é o meio de alojamento mais utilizado.

- Ao nível da aquisição da viagem para o destino, **32,6% dos visitantes adquire um pacote turístico**, onde estão incluídos os voos, o alojamento e em alguns casos os *transfers*, a alimentação, o aluguer de carro e excursões.³¹

³¹ Governo dos Açores – Plano estratégico e de marketing do turismo dos Açores, op. cit., p. 46-47.
Disponível em: http://www.azores.gov.pt/PortalAzoresgov/external/portal/misc/PEM_ACORES2.pdf,
(consultado em Março de 2017).



EXPRESSO DO TRIÂNGULO
H-228 TL

OBJECTO DE ESTUDO

2| Objecto de estudo

2.1| Escolha da embarcação

Considerando que a embarcação que iremos projectar tem como objectivo principal dar a volta à ilha de São Miguel, foi escolhida de entre as embarcações açorianas para que se salvaguarda-se o seu carácter histórico e regional. Esta selecção foi feita através de um critério em que foi estipulado que a embarcação teria no máximo capacidade para 50 pessoas e teria no máximo 40 metros de comprimento, para que houvesse uma relação de proporção e escala entre a embarcação e a ilha.

Foi realizada uma pesquisa, tendo como principais prioridades, algumas características das embarcações:

- Espaço interior;
- Espaço exterior;
- Ligação histórica aos Açores;
- Proporcionalidade em relação ao tamanho da ilha;
- Idade (pois a transformação seria mais significativa e visível e não teria qualquer sentido transformar uma embarcação nova);
- Bom funcionamento e durabilidade;
- Se possível, sem função.

Após estipuladas as principais prioridades foi criada uma tabela, que segue abaixo, com as possíveis embarcações. Nesta tabela foi tido como factor importante, o aspecto exterior e interior, a empresa a que pertencia, as medidas gerais e a lotação.

Fotografia da embarcação	Empresa	Medidas	Lotação
	Atlânticoline	Comprimento: 40 m Boca: 10,75 m Pontal: 5,05 m Arqueação: 748 TAB Velocidade: 14 Nós Sistema Propulsor: 2 x MTU 16V4000 – 2240 kW / 1800 rpm	287 passageiros; 12 viaturas
	Atlânticoline	Comprimento: 40 m Boca: 10,75 m Pontal: 5,05 m Arqueação: 748 TAB Velocidade: 14 Nós Sistema Propulsor: 2 x MTU 16V4000 – 2240 kW / 1800 rpm	344 passageiros; 8 viaturas
	Atlânticoline	Comprimento: 32,68 m Boca: 8,21 m Pontal: 2,75 m Arqueação: 222,83 TAB Velocidade: 12 Nós Sistema Propulsor: 2 x CUMMINS KTA 19-M 368 KW 1800 rpm	208 passageiros
	Atlânticoline	Comprimento: 32,68 m Boca: 8,21 m Pontal: 2,75 m Arqueação: 226,31 TAB Velocidade: 13 Nós Sistema Propulsor: 2 x CUMMINS KTA 19-M4 522 KW 2100 rpm	244 passageiros
	Atlânticoline	Comprimento: 31,50 m Boca: 9,40 m Pontal: 3,50 m Arqueação: 287 TAB Velocidade: 22 Nós Sistema Propulsor: 2 x MTU 16V396 1310 KW 1650 rpm	160 passageiros
	Futurismo Catamaran "Cetus"	Tamanho: 17,5 x 6,8 m Peso: 24 toneladas	77 passageiros

Tabela 8| Embarcações dos Açores, tendo como base os critérios pré definidos.**Fonte|** Realizada pela autora.

Página anterior (tabela):

Fotografia 42 | Embarcação Gilberto Mariano.

Fonte | http://www.atlanticoline.pt/p/p/index.php?option=com_content&view=article&id=334.

Fotografia 43 | Embarcação Mestre Simão.

Fonte | http://www.atlanticoline.pt/p/p/index.php?option=com_content&view=article&id=335.

Fotografia 44 | Embarcação cruzeiro das ilhas.

Fonte | <http://1.bp.blogspot.com/->

[9TDR9ZzMxZI/TebUtPuLpUI/AAAAAAAAACMg/AQOTcGrH9bk/s1600/DSCN0392.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-9TDR9ZzMxZI/TebUtPuLpUI/AAAAAAAAACMg/AQOTcGrH9bk/s1600/DSCN0392.jpg).

Fotografia 45 | Embarcação cruzeiro do canal.

Fonte | http://www.pescadores.com/wp-content/uploads/2011/05/SAM_0691.jpg.

Fotografia 46 | Embarcação expresso do triângulo.

Fonte | <https://i.ytimg.com/vi/2t-d2lMIAtQ/maxresdefault.jpg>.

Fotografia 47 | Embarcação Cetus.

Fonte | <http://cms.moonshapes.pt/ContentFiles/3671/Cetus04.jpg.598x399.thumb.axd?inside=false>.

Após a recolha de dados de todas as embarcações, foi encontrada uma que tinha todos os critérios pretendidos, com carácter regional, espaçosa e boas áreas funcionais.

A embarcação foi construída na Noruega, em 1983, comprada mais tarde pela empresa Atlânticoline para efectuar viagens entre as ilhas do triângulo (Pico, Faial, São Jorge) e denominada de “Expresso do triângulo”.

Hoje em dia encontra-se inactiva no porto do Faial, pois a Atlânticoline comprou duas novas embarcações para a substituir. Por este motivo, considerou-se que nada melhor do que utilizar esta embarcação, que actualmente se encontra sem funcionalidade, pretendendo assim dar-lhe uma nova vida.

Escolheu-se também este modelo com a intenção de a diferenciar das restantes e de lhe atribuir destaque e tradição nos mares de São Miguel.

A embarcação escolhida tem capacidade para 160 passageiros mas como a sua função era restrita ao transporte de uma ilha para a outra, a sala comum encontra-se preenchida com cadeiras. Esta zona irá ser transformada para que o limite de pessoas seja 50 e tenham outro conforto no interior.

O “Expressos do triângulo” apresenta os critérios pretendidos para criar o intuito da nossa proposta, nomeadamente: a evocação da nostalgia das pessoas que frequentavam a embarcação em tempos, a sua imponência e os valores que são pretendidos demonstrar e transmitir aos passageiros.

2.2| Características do objecto de intervenção

Ao contactar com o Presidente do Conselho de Administração da empresa Atlânticoline, Eng^o João Ponte³², foram-nos fornecidas as plantas da embarcação e a oportunidade da visita à mesma. Visto que a embarcação se encontra parada na ilha do Faial foi necessário uma deslocação ao porto da Horta para fazer o levantamento de medidas, tirar fotografias e perceber a volumetria do espaço.



Fotografia 48| Exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografia da autora.

A embarcação é composta pelas seguintes características:

Comprimento máximo	31,50 m
Comprimento entre perpendiculares	29,85 m
Boca máxima (largura do navio)	9,40 m
Pontal	3,50 m
Número de hélice	duas
Lotação	160 passageiros

Tabela 9| Especificações técnicas da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Realizada pela autora.

³² Desde Março de 2015 até Novembro de 2016 que desempenhou funções de Presidente do Conselho de Administração da Empresa Atlânticoline. Neste momento assume funções de Secretário Regional da Agricultura e Floresta.

Disponível em: <http://expresso.sapo.pt/politica/2016-11-02-Seis-novas-caras-e-uma-nova-Secretaria-no-Governo-Regional-dos-Acores>, (consultado a Janeiro de 2017).

A embarcação sustenta dois pisos, sendo que o primeiro tem capacidade para 160 lugares sentados e o segundo piso não tem limite de lugares, sendo os mesmos em pé.

A entrada é feita lateralmente, conforme a atracagem, e tanto do lado direito como do esquerdo existem portas que dão acesso ao interior. As entradas para o primeiro piso, que são separadas pelo porão, são feitas através de uma rampa para facilitar a subida à embarcação.



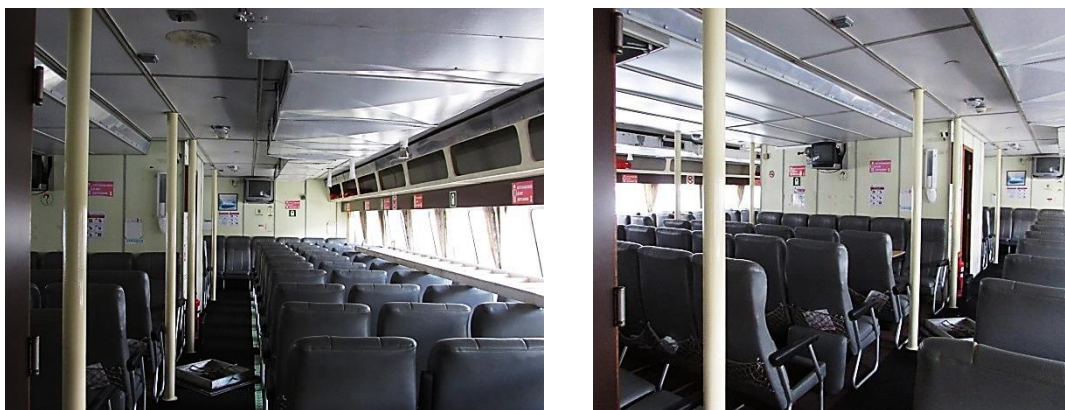
Fotografia 49 | Vista de trás da embarcação “Expresso do triângulo”, onde é possível ver as duas entradas laterais.

Fonte | Fotografia da autora.

Fotografia 50 | Vista de trás da embarcação “Expresso do triângulo”, onde é possível ver as duas entradas laterais.

Fonte | Fotografia da autora.

Ao entrar é possível ver uma sala comum com 160 cadeiras e 4 mesas de apoio. Nesta sala comum encontram-se 9 janelas do lado direito e 9 do esquerdo, o vidro transparente permite a entrada de muita luz natural e possibilita a visão para o exterior.



Fotografia 51| Vista do interior da sala comum da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografia da autora.

Fotografia 52| Vista do interior da sala comum da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografia da autora.

Na zona central da sala encontram-se três instalações sanitárias alinhadas (homens, senhoras e tripulação) e um bar de apoio à sala comum. Ao fundo, existe uma porta de entrada reservada só à tripulação, onde se encontra uma sala de bombas e cinco camarotes. Cada camarote tem um guarda-fato, uma cama de solteiro e uma secretária. Quatro destes têm uma janela, sendo que o outro é um quarto interior.



Fotografia 53| Instalações sanitárias da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora.

Fotografia 54| Instalações sanitárias da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora



Fotografia 55| Camarotes da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora.

Fotografia 56| Camarotes da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora.

Os vãos de escadas encontram-se um no exterior na parte traseira da embarcação, e outro ao lado do bar, conduzindo-nos ao segundo piso. Os vãos exteriores dão acesso à área superior da embarcação ao ar livre. As escadas interiores, na lateral do bar, dão acesso a uma área fechada, de acesso restrito, mas menor do que o primeiro piso. Nesta área fechada, encontra-se uma sala de refeições para a tripulação, uma sala de arrumos e subindo três degraus temos acesso aos comandos, uma área reservada e independente.



Fotografia 57| Sala de refeições da tripulação da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora.



Fotografia 58| Sala de refeições da tripulação da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte| Fotografias da autora.



Fotografia 59 | Sala dos comandos e escadas que dão acesso à zona superior da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte | Fotografias da autora.

Fotografia 60 | Escadas que dão acesso à zona superior da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte | Fotografias da autora.

Neste segundo piso, na zona ao ar livre, também se encontra um armazenamento de máquinas de ar condicionado e também se pode ver que no chão existe uma elevação de um paralelepípedo que dá acesso ao porão. É aqui que através de uma grua se tiravam as malas de terra e eram guardadas no porão. As bagagens eram colocadas pelo acesso superior, mas a entrada das pessoas para o porão era feito pelo primeiro piso.



Fotografia 61 | Piso exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte | Fotografias da autora.

Fotografia 62 | Piso exterior da embarcação “Expresso do triângulo”.

Fonte | Fotografias da autora.

Tanto o interior como o exterior da embarcação encontram-se em óptimo estado de conservação, razão pela qual se pretende manter, de um modo geral, o seu aspecto original, passando por algumas melhorias no conforto e zonas de circulação.

As suas cores exteriores são o azul e o verde, sendo o branco a cor mais predominante. No interior, as cores são o verde, o cinzento e o branco. As cadeiras, que também se encontram no primeiro piso, no interior, são estofadas de cabedal cinzento. Todo o pavimento é de alcatifa cinzento-escura.

Tendo em conta as suas características preexistentes e com a finalidade a que se destina, pretende-se criar um espaço confortável, com um ambiente sofisticado, acolhedor, ergonómico, que demonstre preocupação pelo seu aspecto interior pois irá mostrar e transmitir a cultura de São Miguel.

2.3| Intenções projectuais

Para transformar os interiores da embarcação e sabendo que não é possível a alteração de paredes estruturais, propõe-se os seguintes pontos fulcrais:

1. Criação de uma zona de entrada com recepção;
2. Criação de uma sala comum flexível (sala de estar, zona de chá e sala de refeições);
3. Remodelação das instalações sanitárias;
4. Remodelação dos camarotes, introduzindo-lhes outras funcionalidades;
5. Transformação da sala de refeições da tripulação.
6. Criação de copa de limpos, copa de sujos e zona de empratamento;
7. Criação de zonas de armazém e arrumos;
8. Criação e remodelação de bares;
9. Criação de uma zona *lounge*;
10. Criação de zonas para espectáculos musicais;
11. Criação de equipamentos integrados para o espaço.

Com estas novas transformações pretende-se assim a reabilitação do interior da embarcação, conferindo-lhe uma nova função. A intenção é transformar e criar um espaço que abandone a sua função de transportar passageiros entre ilhas e oferecer um ambiente para divulgar a cultura açoriana, contemplar as suas belezas naturais, degustar a sua gastronomia e conviver. Um espaço em que todos os sentidos serão despertados...

Este projecto propõe contribuir para duas áreas que segundo o PENT e POTRAA apresentam previsões de grande evolução em Portugal – turismo de natureza e turismo náutico. Para conhecer melhor o projecto recorrer-se-á também ao estudo de vários temas relacionados, tais como: o enquadramento histórico da envolvente, a flexibilidade, a análise de casos semelhantes e de espaços de serviço móvel reduzido.

Para uma maior flexibilidade no projecto, serão desenvolvidos três percursos costeiros, que dependendo da modalidade definirá o itinerário que a embarcação irá realizar, de modo a assegurar o seu funcionamento e o ambiente desejado.



ESTADO DE ARTE

Fonte| <http://s30.postimg.org/5ckig0wi9/image.jpg>.

3| Estado de Arte

3.1| Tipos de transportes com espaços de dimensões reduzidas

3.1.1| Avião



Fotografia 63| Transporte com dimensões reduzidas, avião.

Fonte|<https://www.facebook.com/AzoresAirlinesOfficial/photos/a.143638329012469.23222.141238242585811/1288339487875675/?type=3&theater>.

Para a análise do avião como caso de estudo consideraram-se os seguintes temas de interesse:

- 1- Tipo de passeio / viagem
- 2- Espaço reduzido / mobiliário
- 3- *Galley* ou copa
- 4- Instalações sanitárias
- 5- Refeições ligeiras
- 6- Circulação da tripulação e dos passageiros

1- Tipo de passeio/ viagem

As viagens de avião são diferenciadas pelas de longo curso e as de curto curso. E, como é óbvio, as diferenças notam-se na necessidade de passar mais tempo no interior. O serviço, o atendimento, os equipamentos, são tudo factores

de diferenciação. Para além disto, há factores que diferem independentemente do tipo da viagem. Mas, tudo depende do tipo de classe que os passageiros pretendem voar.

As companhias aéreas costumam oferecer três tipos: económica, executiva e a primeira classe, e algumas ainda disponibilizam a classe económica flexível.

a) Classe económica

Esta é a classe mais básica e barata para quem deseja viajar de avião. Apesar disso, oferece comodidade, com assentos reguláveis e encostos de cabeça, braços e pernas. Também são servidas refeições em horários determinados, de acordo com a duração do voo. Nas viagens de longo curso, os passageiros podem contar com programas de vídeo, áudio e música seleccionada.

b) Classe executiva

A classe executiva oferece melhor padrão de serviços, com cabines confortáveis, poltronas ergonómicas que podem ser reclinadas à posição horizontal e um espaço maior do que a classe económica. Para além disso, é possível contar com flexibilidade de datas e horários, variedade de opções quanto as refeições, equipamentos adicionais de áudio e vídeo e limites maiores de bagagem.

Os passageiros que viajam nesta classe contam com um salão especial nos aeroportos por onde passam, com bares e cafés, para passar o tempo de espera relaxando. Quem viaja em classe executiva também tem a vantagem de ter milhas e bónus extras.

c) Primeira classe

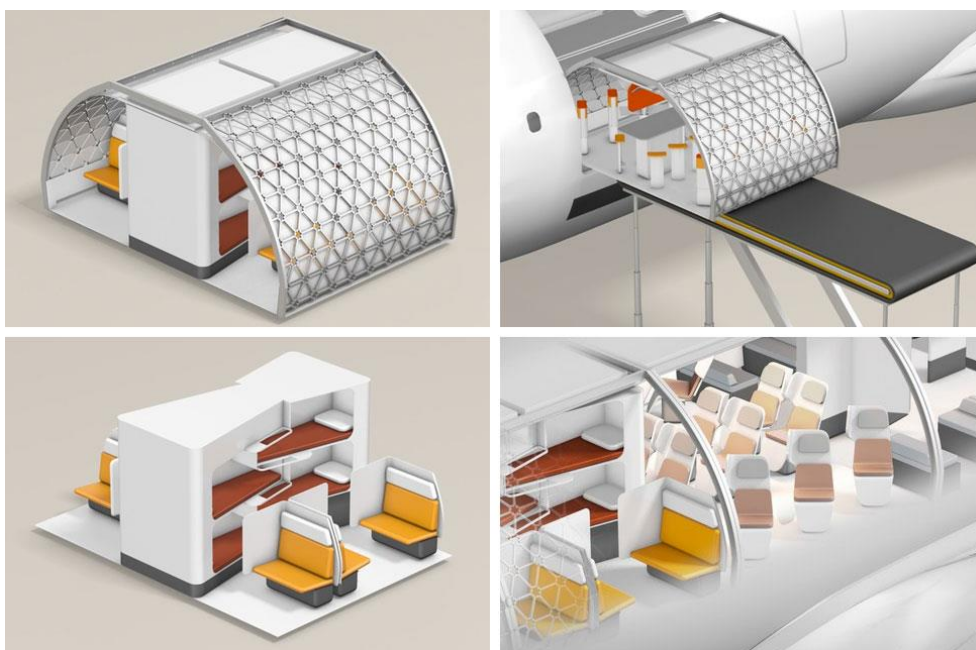
Os passageiros que viajam com esta modalidade têm total privacidade e alto nível de serviços e comodidades exclusivas. Os assentos são confortáveis, luxuosos e transformam-se em camas. As refeições são servidas por chefes de renome, e as bebidas são servidas à vontade e sempre que o passageiro pedir.

Nos aeroportos, estes viajantes contam com salões, bares e restaurantes privados e acesso ao check-in rápido.³³

Embora se tenha vindo a perder as viagens em que se servia champanhe no avião e em que tudo era mais glamouroso e empolgante, hoje em dia os passageiros ficam contentes se conseguirem enfiar as malas no interior da cabine. Os lugares nos aviões comerciais estão cada vez mais pequenos, o que inevitavelmente está a transformar os voos em experiências cada vez mais claustrofóbicas e apenas com a intenção de transportar

Contudo, a *Airbus*, empresa líder mundial na produção de aviões comerciais, anunciou que pretende revolucionar o actual modelo de negócio do transporte aéreo. O projecto chama-se *Transpose* e está a ser desenvolvido na América. O projecto consiste em interiores de aviões construídos em módulos, onde tudo por dentro pode ser alterado.

Existem módulos de beliches, bancos, restaurantes, spas, tudo o que é necessário.³⁴



³³ Disponível em: <https://www.comparaonline.com.br/blog/seguros/seguero-viagem/2014/02/viajar-aviao-conheca-diferencas-classes-viagem/> e <http://www.momondo.pt/inspiracao/lugares-classe-executiva-economica-primeira-classe/#IeMSCLPJ2b8F4kD3.97>, (consultado em Janeiro de 2017).

³⁴ Disponível em: <http://nit.pt/out-of-town/viagens/e-se-o-seu-proximo-aviao-tivesse-restaurantes-e-spas>, (consultado em Fevereiro de 2017).

Fotografia 64 | Avião composto por módulos flexíveis.

Fonte | <http://nit.pt/wp-content/uploads/2016/12/a-3.jpg>.



Fotografia 65 | Interior do avião com um módulo de uma zona de estar.

Fonte | http://nit.pt/wp-content/uploads/2016/12/Transpose_7-754x394.jpg.

2- Espaço reduzido/ mobiliário

O espaço interior do avião é reduzido mas bastante comprido devido à sua aerodinâmica. É um espaço normalmente composto por um *cockpit*, uma ou duas copas, duas ou mais instalações sanitárias e zonas diferenciadas para os passageiros conforme a classe adquirida.

A nível do mobiliário podemos encontrar:

- Cadeiras para os passageiros;
- *Jumpseat* para a tripulação;
- *Trolley*;
- Mesas rebatíveis;
- Armazenamento de bagagem de mão;
- Armazenamento de produtos pessoais da tripulação;
- Um ou mais televisores.

O espaço interior dos aviões depende de avião para avião e do tipo de viagem que irá desempenhar.



Fotografia 66 | Interior de um avião.

Fonte | <https://www.facebook.com/AzoresAirlinesOfficial/photos/a.143638329012469.23222.141238242585811/1253747888001502/?type=3&theater>.

3- Galley ou copa

A *galley* de um avião não pode ser considerada uma cozinha porque não é confeccionada comida a bordo. Isto acontece devido a limitações como: a complexidade do espaço, a segurança e pelo facto do avião se encontrar a voar. O tamanho desta zona está proporcionalmente ligado ao número de passageiros a que se destina e à aerodinâmica do espaço. Encontra-se equipada por estruturas adaptadas ao espaço e ao funcionamento aéreo.

Os equipamentos mais predominantes nesta zona são: gavetas para armazenar a comida e as bebidas, um ou mais fornos apenas para aquecer/descongelar a comida, dois ou mais depósitos um com água quente e outro com água morna e carrinhos para servirem (*trolleys*) os passageiros.

Normalmente a tripulação guarda os seus pertences, ou atrás dos *trolleys* ou numa caixa à parte que lhes é fornecido antes da descolagem.³⁵



Fotografia 67 | Copa de um avião, onde é possível ver os equipamentos utilizados para finalizar as refeições.

Fonte | <http://1.bp.blogspot.com/-IDk3y1LD-No/TxoJuIrVQ1I/AAAAAAAAAB9A/OO4IS3bIKkY/s1600/1878195.jpg>.

³⁵ Informações cedidas pela tripulação da *Ryanair*, no voo dia 31 de Janeiro de 2017, Lisboa-Ponta Delgada, partida às 21:20h.



Fotografia 68 | *Jumpseat* na copa, onde a tripulação se senta na decolagem e na aterragem do voo.

Fonte | http://www.boeingimages.com/Docs/BOE/Media/TR3_WATERMARKED/6/8/9/8/BI221253.jpg.

Fotografia 69 | Armazenamento de água quente e fornos na copa.

Fonte | Tirada pela autora.

4- Instalações sanitárias

Tal como a copa, as instalações sanitárias são de dimensões reduzidas. Esta área é composta pela sanita, lavatório, caixote do lixo, espelho, doseador de sabão e um móvel com gavetas para arrumação de papel higiénico e toalhas descartáveis. A sanita funciona através de um sistema de vácuo que é activado, após se carregar no botão do autoclismo. Normalmente, as portas são de fole para facilitar a entrada e saída destes espaços com dimensões reduzidas.

5- Serviço de refeições aéreas

A comida servida a bordo é confeccionada e preparada numa cozinha industrial instalada dentro do aeroporto. Na ementa não existem comidas pesadas e, por norma de segurança, o piloto e o co-piloto nunca comem o mesmo prato. Em média 90% das refeições feitas por dia são sandes. Todo o procedimento de preparação acontece na *galley*.

A comida servida no avião passa pelas seguintes fases:

- A comida e a bebida seguem para o avião em camiões especiais. Nestes mesmos camiões também é transportado material descartável, jornais e revistas para o interior do avião;
- De seguida, a comida é colocada em *trolleys* – carrinhos de rodas usados no serviço com espaço para 56 refeições cada um;
- A comida quente é aquecida no próprio avião, num forno;
- Após a comida estar aquecida coloca-se nas bandejas que são postas nos *trolleys* para servir.³⁶



Fotografia 70 | Lanche entregue durante uma viagem de avião.

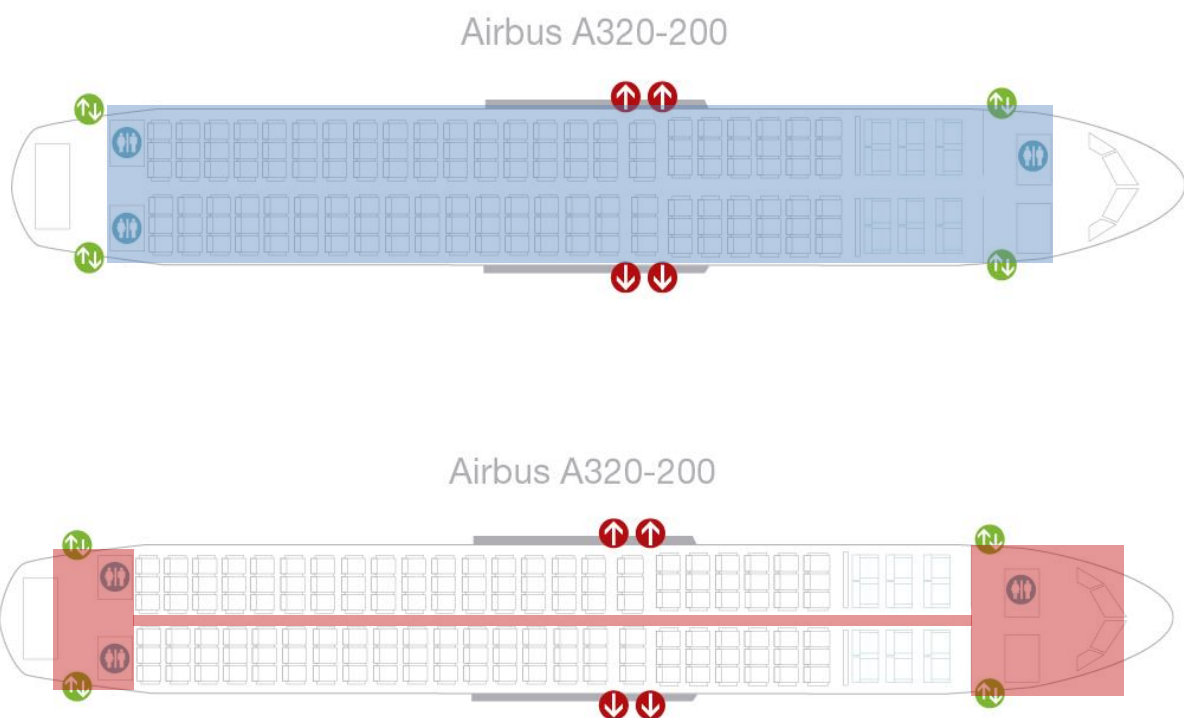
Fonte http://s44.photobucket.com/user/joaopedrocgome4/media/Voos%20Icelandair/DSC00005_zpsywa-do3sa.jpg.html.

³⁶ Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/o-que-acontece-entre-o-pouso-e-a-decolagem-de-um-aviao/>, (consultado em Janeiro de 2017).

6- Circulação dos passageiros e da tripulação

Foi estipulada uma planta *standart* de um avião *Airbus* para a representação por uma mancha de cor as áreas de circulação tanto de passageiros como para a tripulação. A planta com setas representa o circuito.

O azul foi a cor escolhida para representar os passageiros e o vermelho para representar a tripulação.



Fotografia 71 | Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior do avião.

Fonte | <http://www.colombiainfo.org/Portals/0/Images/Vervoer/Avianca/Vloot/Avianca%20-%20A320%20Seatmap.jpg?w=800&h=600>, modificado pela autora.

Fotografia 72 | Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior do avião.

Fonte | <http://www.colombiainfo.org/Portals/0/Images/Vervoer/Avianca/Vloot/Avianca%20-%20A320%20Seatmap.jpg?w=800&h=600>, modificado pela autora.



Fotografia 73 | Planta representativa do circuito dos passageiros no interior do avião.

Fonte | <http://www.colombiainfo.org/Portals/0/Images/Vervoer/Avianca/Vloot/Avianca%20-%20A320%20Seatmap.jpg?w=800&h=600>, modificado pela autora.

Fotografia 74 | Planta representativa do circuito da tripulação no interior do avião.

Fonte | <http://www.colombiainfo.org/Portals/0/Images/Vervoer/Avianca/Vloot/Avianca%20-%20A320%20Seatmap.jpg?w=800&h=600>, modificado pela autora.

Após analisar as plantas acima representativos da circulação do avião, conclui-se que:

	Zonas dos passageiros	Zonas da tripulação	Zonas comuns	Zona de maior circulação
Sala comum composta por cadeiras	✓			
Copa		✓		
<i>Cockpit</i> (se necessário)		✓		
Instalações Sanitárias			✓	
Corredor central			✓	✓

Tabela 10| Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.

Fonte| Realizada pela autora.

3.1.2| Comboio



Fotografia 75| Transporte com dimensões reduzidas, comboio.

Fonte| https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Bombardier_Talent_im_Ennstal.jpg.

Para o estudo do comboio consideraram-se as seguintes áreas de interesse para o tema:

- 1- Tipo de passeio / viagem
- 2- Espaço reduzido / mobiliário
- 3- Instalações sanitárias
- 4- Serviço de refeições
- 5- Circulação da tripulação e dos passageiros

1- Tipo de passeio viagem

Nas viagens de comboio podemos encontrar alguns tipos de viagens:

- O comboio como componente de transportar de um local para outro;
- O comboio com a competente lúdica (por exemplo, o comboio presidencial que fez dez viagens de São Bento até a estação de Pinhão, com paragem pelo meio. Cada passeio inclui um menu de degustação de quatro pratos e prova de vinhos do Porto).

As companhias de comboios costumam oferecer dois tipos de classes: a classe conforto (1ª classe) e a classe turística (2ª classe):

a) Classe conforto (1ª classe)

Esta classe é um pouco mais cara do que a classe turística mas oferece um “kit de boas-vindas”, constituído por uma bebida, um jornal (revista), auriculares e um serviço de bar e de refeição ao próprio lugar. Para além disto, os passageiros desta classe podem usufruir de uma sala *lounge* na estação de origem e disponibilizam de espaços maiores entre os lugares.

b) Classe turística (2ª classe)

Esta é a classe mais barata. Oferece conforto nas suas cadeiras e disponibiliza um serviço de minibar.

c) Carruagem VIP

Há também comboios que dispõem de uma carruagem VIP, confortável e privada. Esta carruagem contém uma sala de reuniões totalmente equipada, plasmas, DVD, microfones e um serviço de restauração personalizado. Destina-se a clientes particulares/empresas que se desloquem em grupo e que pretendam um ambiente de qualidade e privacidade.³⁷

Este meio de transporte é utilizado com o intuito de:

- Transportar;
- Reunião de negócios;
- Passear;
- Observar a natureza;
- Prova de vinhos;
- Degustação de pratos.

³⁷ Disponível em:
<http://www.transportesemrevista.com/LinkClick.aspx?fileticket=BcTAsTuHdJU%3D&tabid=372>,
(consultado em Fevereiro de 2017).

2 – Espaço reduzido/ Mobiliário

O espaço interior do comboio pode ser caracterizado com um interior reduzido mas bastante comprido. É um espaço normalmente composto por várias carruagens, por um bar, cozinha, zona com camas, duas ou mais instalações sanitárias e zonas diferenciadas para os passageiros conforme a classe adquirida.

A nível do mobiliário podemos encontrar:

- Cadeiras para os passageiros;
- *Trolley*;
- Minibares;
- Armazenamento de bagagem de mão;
- Armazenamento de produtos pessoais da tripulação;
- Equipamento de cozinha e bar;
- Camas;
- Mesas.

O espaço interior dos comboios, tal como os aviões, é variável conforme a função e o tipo de viagem que irá desempenhar.



Fotografia 76| Interior de um vagão-restaurante.

Fonte| <http://www.estacaoatibaia.com.br/upload/imagem/df96283e623bace9452d3ee721ddebdd.jpg>.



Fotografia 77 | Interior do comboio *blue train* (de Pretoria a Cape Town).

Fonte | <http://casa.abril.com.br/bem-estar/as-11-viagens-de-trem-mais-luxuosas-do-mundo/>.

3- Instalações Sanitárias

A instalação sanitária de um comboio apresenta-se geralmente de dimensões reduzidas, equipada com sanita, lavatório e no caso dos internacionais, duche.

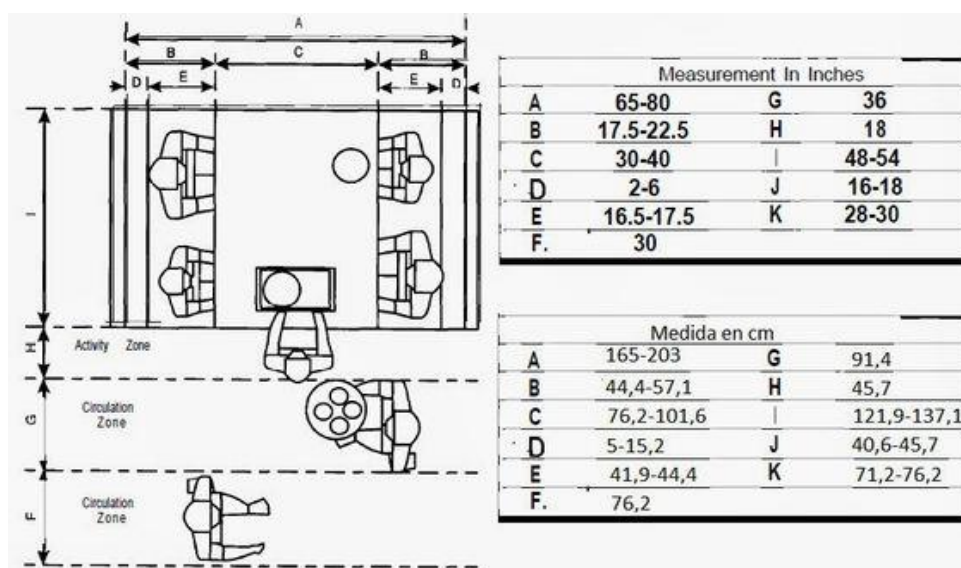
4- Serviço de refeições

No comboio, principalmente no vagão-restaurante, a zona de restaurante é separada da zona de bar. O restaurante apresenta-se com duas fileiras - de um lado são mesas de 4 lugares e do outro de 2 lugares - separadas por um corredor de mínimo de 0.70 m de largura onde é efectuado o serviço e a circulação dos passageiros. Aproveitando o facto de o comboio não ter muita turbulência, o serviço de pratos é normalmente de loiça e os copos de vidro.

O processo das refeições é semelhante ao do avião:

1. A comida é pré-confeccionada em terra;

2. Os carrinhos de rodinhas transportam a comida ostentando os tabuleiros;
3. Ao entrarem no comboio, os carrinhos vão directamente para os frigoríficos;
4. Na cozinha/copa, a comida é aquecida e empratada;
5. Os pratos são escolhidos pelos passageiros, segunda uma ementa;
6. Os pratos são servidos, tal e qual como num restaurante comum.³⁸



Fotografia 78 | Representação técnica do modo de circulação e de servir refeições.

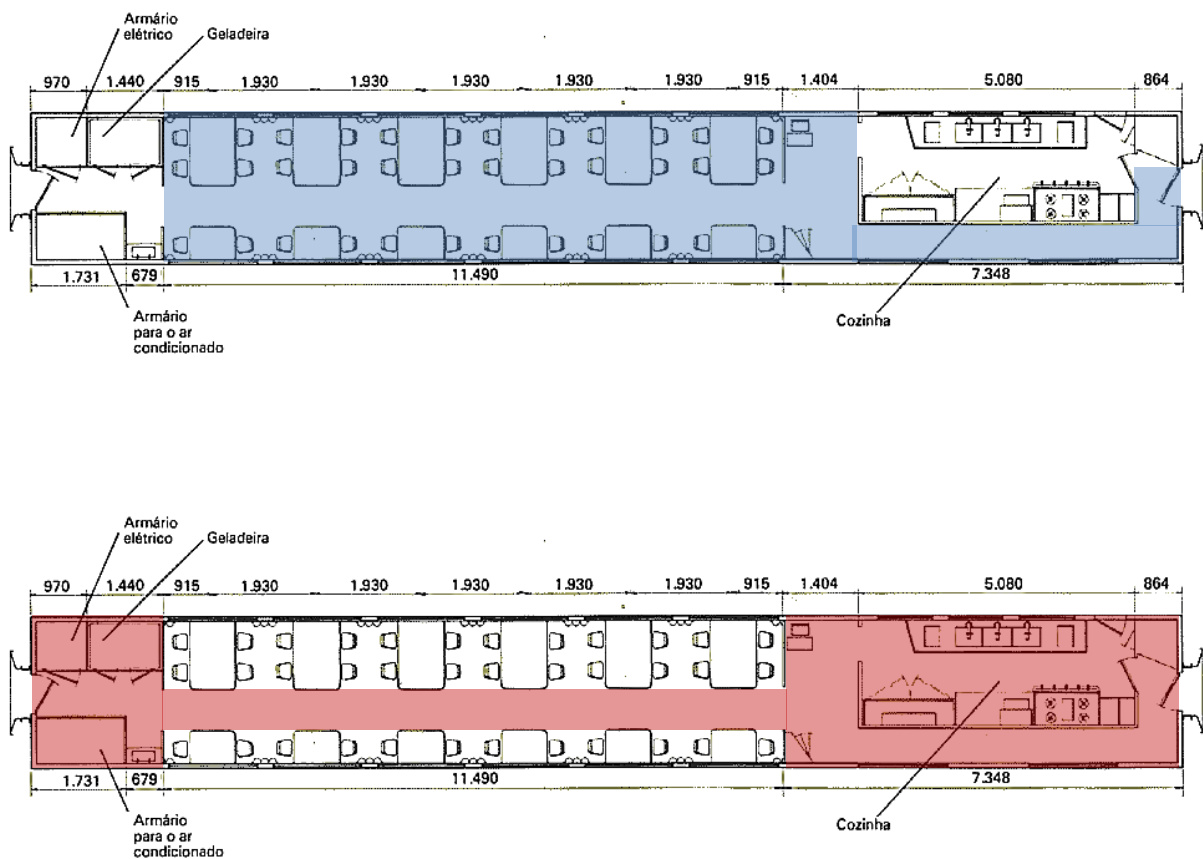
Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/556264991455255411/>.

³⁸ Carlota Vaz Pinto de Souza ARAÚJO, op. cit., p.59.

5- Circulação da tripulação e dos passageiros

Foi escolhida uma planta *standart* de um vagão-restaurante de um comboio para a representação, por uma mancha de cor, das áreas de circulação tanto de passageiros como para a tripulação. A planta com setas representa o circuito.

O azul foi a cor escolhida para representar os passageiros e o vermelho para representar a tripulação.

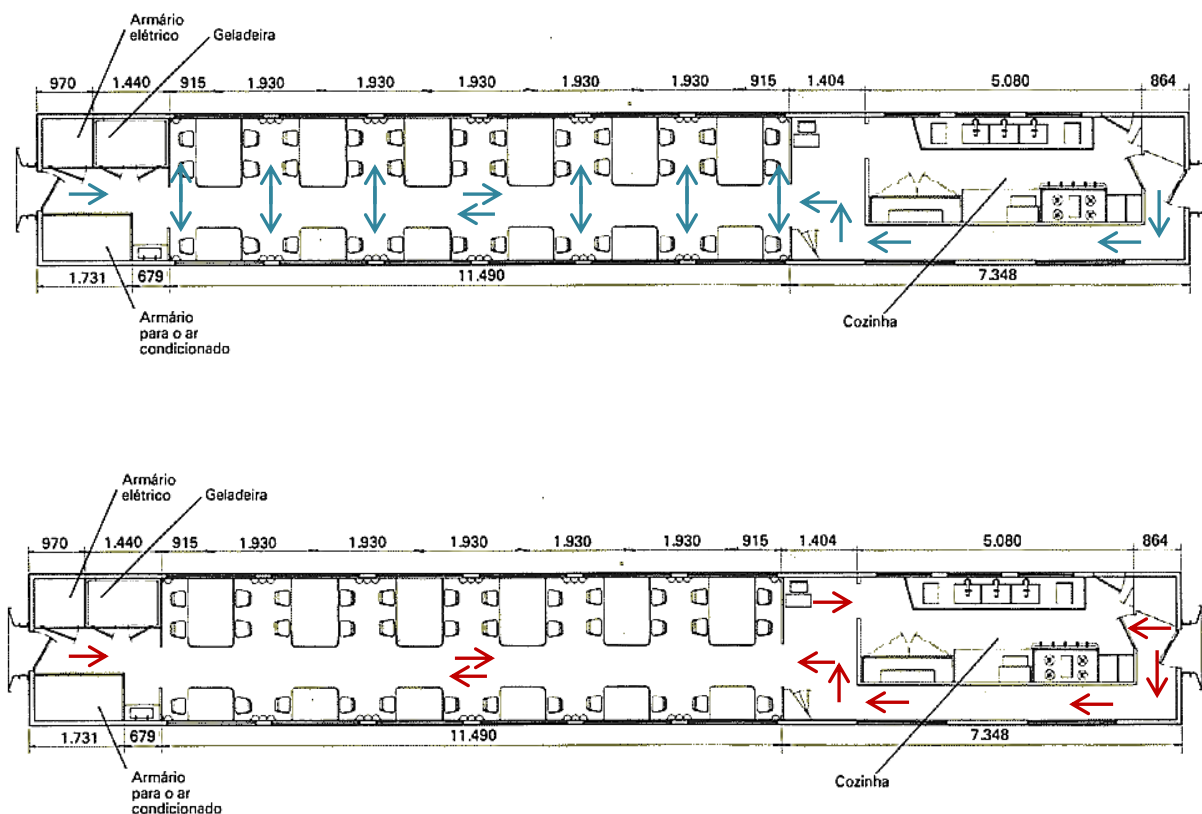


Fotografia 79 | Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior do comboio.

Fonte | <http://vfco.brazilia.jor.br/Carros/budd/fotos/vagao-Mafersa-RI-800-lateral-baixa.gif>, modificado pela autora.

Fotografia 80 | Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior do comboio.

Fonte | <http://vfco.brazilia.jor.br/Carros/budd/fotos/vagao-Mafersa-RI-800-lateral-baixa.gif>, modificado pela autora.



Fotografia 81 | Planta representativa do circuito dos passageiros no interior do comboio.

Fonte | <http://vfco.brazilia.jor.br/Carros/budd/fotos/vagao-Mafersa-RI-800-lateral-baixa.gif>, modificado pela autora.

Fotografia 82 | Planta representativa do circuito da tripulação no interior do comboio.

Fonte | <http://vfco.brazilia.jor.br/Carros/budd/fotos/vagao-Mafersa-RI-800-lateral-baixa.gif>, modificado pela autora.

Após a análise das plantas acima representadas, conclui-se que:

	Zonas dos passageiros	Zonas da tripulação	Zonas comuns	Zona de maior circulação
Sala comum composta por cadeiras e mesas	✓			
Copa/ Cozinha		✓		
Cockpit (se necessário)		✓		
Instalações Sanitárias			✓	
Corredor central			✓	✓

Tabela 11| Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.

Fonte| Realizada pela autora.

3.1.3| Embarcações



Fotografia 83| Transporte com dimensões reduzidas, embarcação.

Fonte| <http://3.bp.blogspot.com/-updiev582SM/VMEB2pekkwI/AAAAAAAAAPI0/1YKePN4BLoc/s1600/gm.JPG>.

Para a análise de embarcações como caso de estudo consideraram-se os seguintes temas de interesse:

- 1- Tipo de passeio / viagem
- 2- Espaço reduzido / mobiliário
- 3- Instalações sanitárias
- 4- Circulação da tripulação e dos passageiros

1- Tipo de passeio/ viagem

As viagens de barco têm como principal factor diferenciador o tipo e o intuito da viagem. Podemos encontrar viagens com o intuito de:

- Transportar;
- Passear;
- Observar a natureza;
- Prova de vinhos;
- Degustação de pratos.

Normalmente, as viagens de barco com um intuito lúdico estão relacionadas com o turismo e com um público que não pretende apenas se deslocar de um lugar para o outro, mas sim usufruir de tudo o que uma viagem de barco pode oferecer. Neste caso, as pessoas procuram conforto, bem-estar, uma viagem calma e uma boa paisagem. A procura destas necessidades também varia muito conforme o tempo que estarão dispostos a passar no interior do barco, quando mais horas passam, mais se notará a necessidade de procurar actividades lúdicas no interior para se ocuparem. Obviamente, isto não influência nem deixa de dar valor ao que realmente é pretendido (por exemplo, observar a paisagem), apenas complementa.

2- Espaço reduzido / mobiliário

Os interiores das embarcações são caracterizados por um espaço reduzido mas bastante diferente do avião e do comboio. É um espaço normalmente composto por uma sala principal para os passageiros, um ou mais bares, cozinha, sala de refeições, duas ou mais instalações sanitárias e alguns com zona de camarotes. Existem algumas embarcações que utilizam a flexibilidade para a transformação do interior dos espaços, tendo assim espaços transformados conforme as necessidades.

Na sala comum dos passageiros, os bancos e cadeiras devem ser projectados considerando parâmetros para conforto ao se sentar, ângulos entre assento e encosto, altura e largura do assento, entre outros, levando-se em consideração a antropometria, bem como as restrições relativas a espaço, *layout* e disposição dos mesmos.

Outros aspectos considerados pela ergonomia podem ser considerados como: temperatura ambiente e níveis de ruído internos, quer sejam eles provocados pelo contingente de pessoas, ou pelos próprios equipamentos e motores presentes na embarcação. Estes aspectos também dizem respeito ao conforto e qualidade de serviço. Da mesma maneira equipamentos de entretenimento, operação, serviços e informação devem ser planeados e

dispostos de forma a atender aos usuários e operadores, respeitando ângulos de visão, níveis de contraste, luminosidade e ruído, entre outros.

Os espaços de corredores e acessos devem ser projectados para permitir circulação de pessoas com ou sem necessidades especiais, sejam em situações de operação normal, seja em procedimentos de emergência e prevenção.³⁹

A nível do mobiliário podemos encontrar:

- Cadeiras para os passageiros;
- Mesas;
- Armazenamento de bagagem de mão;
- Armazenamento de produtos pessoais da tripulação;
- Equipamento de cozinha e bar;
- Camas;
- Equipamento exterior;
- Equipamento de instalação sanitária;
- Sofás;
- Armazenamento de cadeiras, mesas;
- Etc.



Fotografia 84 | Interior de uma embarcação.

³⁹ Daniel Kraichete MARTINS, *Parâmetro e recomendações para design e ergonomia aplicados a veículos e terminais no transporte aquaviário de passageiros*, Rio de Janeiro, 2008, pp. 38-39 (Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, texto policopiado).

Fonte| <http://www.olivre.com/wp-content/uploads/2010/12/iate.jpg>.



Fotografia 85| Interior de uma embarcação.

Fonte| <http://ingressocarnaval.16mb.com/wp-content/uploads/2014/07/rio-boat-show-2.jpg>.

3- Instalações sanitárias

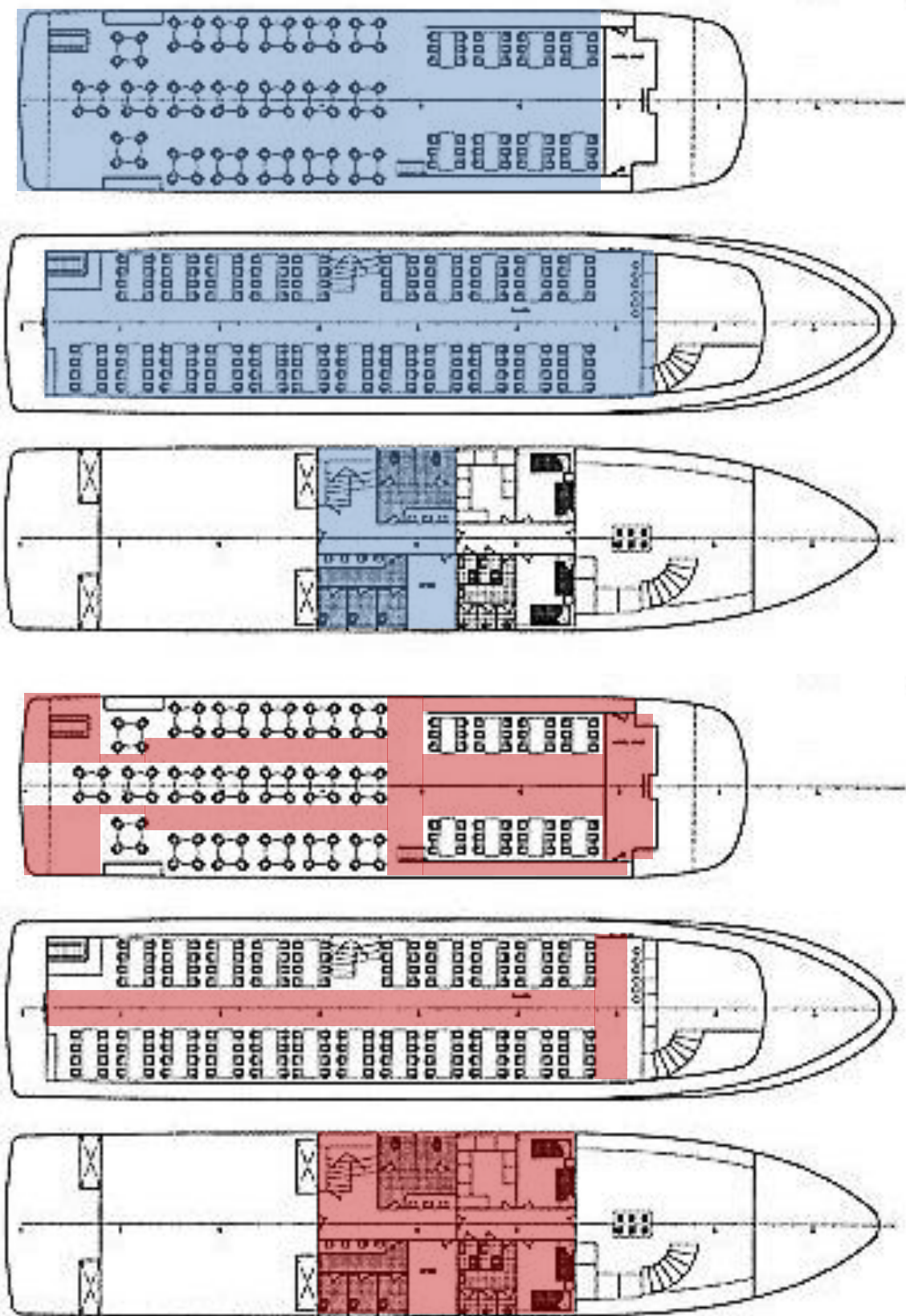
As dimensões das instalações sanitárias de uma embarcação, exigem um aproveitamento máximo do espaço e provam assim, que é possível conceber uma instalação sanitária muito reduzida, tal como a do avião e a do comboio. No caso da embarcação e do comboio, por vezes é introduzido também o duche mas em separado da sanita e do lavatório. Geralmente, apresentam uma planta quadrada ou rectangular. Se existir mais do que uma instalação sanitária, normalmente encontram-se todas juntas, mas podem ser encontradas separadas por grupos, por exemplo as instalações sanitárias para os passageiros agrupadas num local e as instalações sanitárias da tripulação agrupadas noutro local.

A circulação da água funciona através de um sistema de bombagem.

4- Circulação da tripulação e dos passageiros

Foi escolhida uma planta *standart* de uma embarcação para a representação por uma mancha de cor as áreas de circulação tanto de passageiros como para a tripulação.

A planta com setas representa o circuito. O azul foi a cor escolhida para representar os passageiros e o vermelho para representar a tripulação.

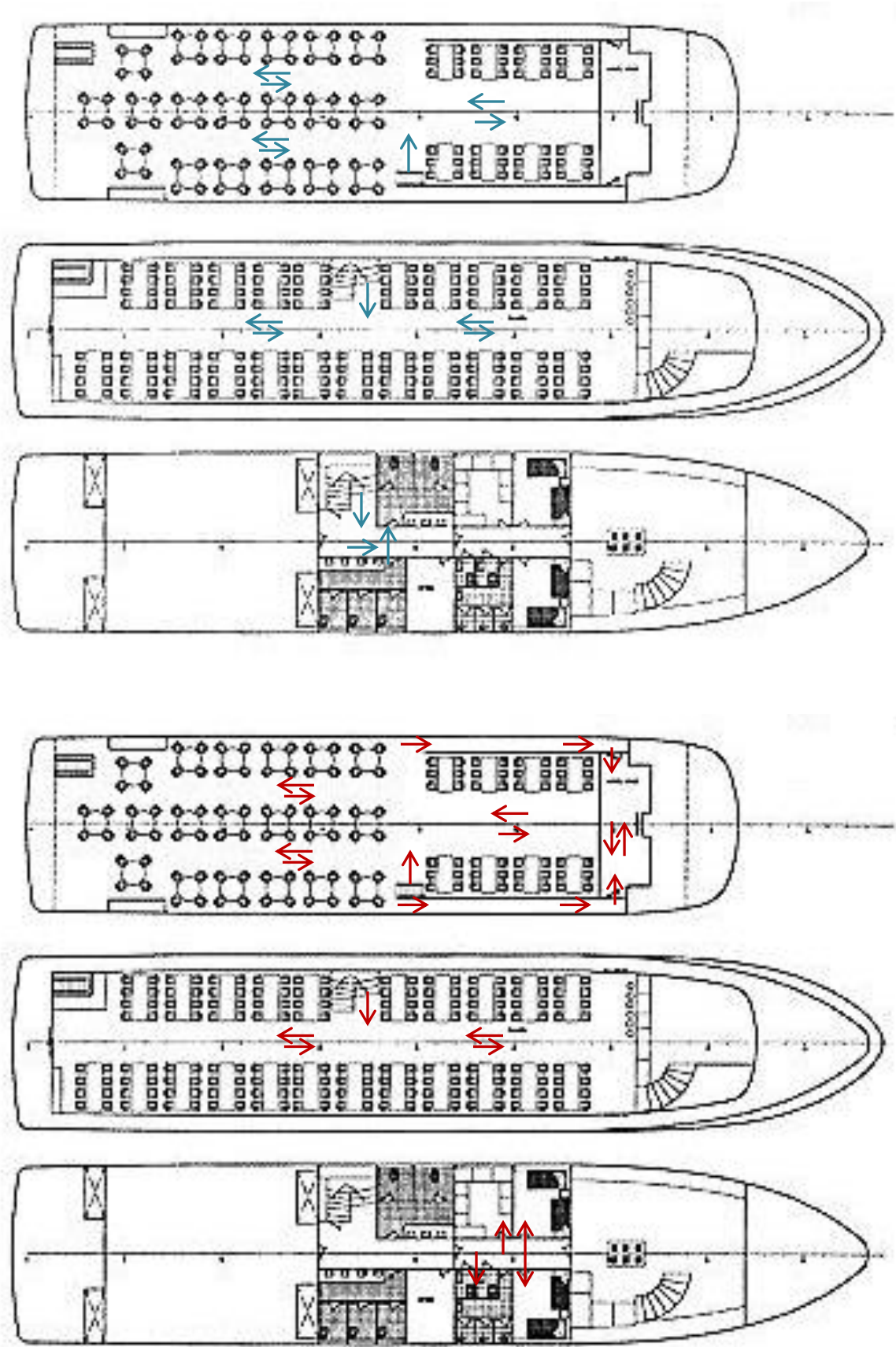


Fotografia 86 | Planta representativa da área de circulação dos passageiros no interior da embarcação.

Fonte | http://www.douroazul.com/Files/Billeder/Douroazul/Frota/MileniodoDouro/Milenio_planta.jpg,
modificado pela autora.

Fotografia 87 | Planta representativa da área de circulação da tripulação no interior da embarcação.

Fonte | http://www.douroazul.com/Files/Billeder/Douroazul/Frota/MileniodoDouro/Milenio_planta.jpg,
modificado pela autora.



Fotografia 88 | Planta representativa do circuito dos passageiros no interior da embarcação.

Fonte | http://www.douroazul.com/Files/Billeder/Douroazul/Frota/MileniodoDouro/Milenio_planta.jpg, modificado pela autora.

Fotografia 89 | Planta representativa do circuito da tripulação no interior da embarcação.

Fonte | http://www.douroazul.com/Files/Billeder/Douroazul/Frota/MileniodoDouro/Milenio_planta.jpg, modificado pela autora.

Após analisar as áreas e as circulações existentes nas plantas da embarcação acima, conclui-se que:

	Zonas dos passageiros	Zonas da tripulação	Zonas comuns	Zona de maior circulação
Sala de refeições	✓			
Sala comum	✓			
Cozinha e copa de sujos e limpos		✓		
Comandos		✓		
Instalações Sanitárias			✓	
Corredores			✓	✓
Bares			✓	

Tabela 12 | Representação em tabela das zonas de circulação usadas por cada espaço e por cada público.

Fonte | Realizada pela autora.

3.1.4| Considerações finais

No seguimento do estudo dos meios de transporte com dimensões reduzidas (avião, comboio e embarcação), seguem-se algumas considerações finais:

1. O intuito das viagens em cada meio de transporte é diferente e isso acontece pelas necessidades de cada público-alvo. O comboio e o avião são meios de transporte rápidos, geralmente utilizados apenas para transportar, pela sua velocidade e pelo seu preço. Contudo, o comboio apresenta cada vez mais casos onde é implementado o aspecto lúdico nas suas viagens. É, talvez, cada vez mais notório pelo aparecimento do turismo e da necessidade de inovação e de mostrar o que o local tem de melhor. Percebe-se que quando o intuito não é lúdico existe uma separação de pessoas através de classes e serviços prestados.
2. A embarcação sendo um meio de transporte que em tempos era muito utilizado para transportar mercadoria, hoje em dia ainda é usado para esse fim mas com o aparecimento dos aviões, os barcos tiveram uma redução dessa função. Desde o séc. XIX houve uma enorme evolução de embarcações com um aspecto lúdico, também muito ligado ao turismo e ao gosto de realizar uma viagem calma usufruindo da paisagem.
3. Considera-se útil, em qualquer espaço reduzido, a maximização de todo o espaço. Percebe-se que toda a distribuição do zoneamento é pensada e todo o espaço é aproveitado. A flexibilidade é um facto importante neste tipo de espaços.
4. Cada espaço de cada meio de transporte analisado é pensado pela sua distribuição espacial e pela circulação da tripulação e dos passageiros, de modo a que os passageiros não interfiram no trabalho da tripulação e tenham os seus espaços livres para usufruírem da viagem. Também se percebeu que o corredor, as instalações sanitárias e os bares são zona comuns. Todas as outras zonas são individuais. Por vezes, também se encontram instalações sanitárias separadas, com duchas e cacifos para a tripulação.
5. No geral, neste tipo de transportes (avião, comboio e embarcação), as instalações sanitárias são espaços muito reduzidos, cumprindo as medidas mínimas de um espaço reduzido e contendo apenas o essencial.

6. No avião e no comboio considera-se que os *trolleys* são óptimos para arrumação e aproveitamento de espaço, no sentido em que se mantém um espaço organizado e limpo. Percebeu-se que nos três meios de transporte o *catering* é muito utilizando facilitando o processo de execução de refeições no interior. Maioritariamente a comida já vem preparada para o interior, apenas é necessário aquecer, emplatado e servir. A copa é essencial para o final desta preparação.
7. Para além dos *trolleys*, o restante mobiliário também é prático e funcional. Nota-se uma especial atenção com a ergonomia e o conforto derivado ao tempo que se passa no interior destes transportes.
8. Sendo espaços em movimento (avião, comboio e embarcação) e devido à turbulência provocada quando estão em andamento é fundamental que o mobiliário tenha trincos, sistemas de segurança nas portas, rebaixamentos nas mesas para encaixe de copos e pratos, entre outros cuidados. Caso contrário, os objectos poderão ter tendência a cair.
9. As janelas (avião, comboio e embarcação) e os espaços ao ar livre (embarcação) são um ponto forte, facilitam a visualização para a paisagem do exterior. Os espaços ao ar livre despertam nos passageiros os seus sentidos. Havendo uma interligação do passageiro com a paisagem, através da visão, do cheiro, da audição, e por vezes até o tacto pode ser despertado.
10. Quanto à manutenção e à limpeza destes três meios de transporte estudados, entendeu-se que se trata de um processo muito rápido mas que tem de ser eficaz. O espaço tem de estar limpo e com uma boa manutenção, de modo a não por em risco a saúde dos passageiros.
11. É notório que os transportes no geral são um óptimo local para instalar um espaço lúdico, apelativo e muito dinâmico. E para além do intuito que se pretende dar, tem a capacidade de oferecer uma contemplação da paisagem.
12. Se a projecção dos interiores destes espaços lúdicos no interior de transportes for bem efectuada, em qualquer momento pode ser alterada a sua função, o seu intuito e os seus valores. Transformando-se noutro espaço.
13. A flexibilidade e a ergonomia são os elementos chave para a realização projectual do interior de qualquer transporte.
14. Por fim, conclui-se que a concepção dos interiores de um meio de transporte tem algumas limitações e alguns cuidados a ter em conta na sua projecção. Contudo,

é um espaço totalmente viável e traz um carácter de inovação aos transportes que em tempos foram usados e hoje em dia se encontram sem função.



PROBLEMÁTICA

Fonte| <http://www.visitazores.com/sites/all/themes/azzorre/assets/frontshow/images/faial/publiacor-alta.jpg>.

4| Problemática

4.1| Modelo do projecto

	Modalidade Descobrir São Miguel	Modalidade Passeios temáticos	Modalidade Eventos especiais
Espaço	Embarcação “Expresso do triângulo” Comprimento 31,50m Largura 9,40m	Embarcação “Expresso do triângulo” Comprimento 31,50m Largura 9,40m	Embarcação “Expresso do triângulo” Comprimento 31,50m Largura 9,40m
Capacidade (passageiros)	Interior e exterior	Interior e exterior	Interior e exterior
Duração	Dia inteiro	Meio-dia ou dia inteiro	Meio-dia ou dia inteiro
Paragem	Vila Franca do Campo	Depende do tempo do passeio	Critério a definir com o cliente que sugerir o evento
Relação entre os passageiros	Desconhecidos (nenhuma relação de proximidade)	Pequenos grupos de conhecidos	Conhecidos (relação de proximidade)

Tabela 13| Modelo do projecto.

Fonte| Realizada pela autora.

4.2| Flexibilidade

4.2.1| Introdução ao tema

A actual diversidade de hábitos e modos de vida da população urbana e a resultante pluralidade de necessidades e de preferências face ao espaço de habitar e ao espaço lúdico, conjuntamente com as rápidas alterações e instabilidades do modelo social contemporâneo, questionam os processos convencionais de projectar um espaço interior e justificam a exploração de modelos alternativos.

Para uma boa promoção de um espaço interior, tanto habitacional como lúdico, pede-se cada vez mais que sejam projectos de futuro – sociais, económicos e ambientalmente duráveis – para contextos sócio-culturais cada vez menos previsíveis. Por este motivo, é essencial pensar no espaço como um sistema aberto a mudanças, logo mais adaptável a uma maior diversidade socio-cultural, mais durável e mais rentável.

Ao procurar introduzir no interior uma maior capacidade adaptativa à mudança, está-se a proporcionar um espaço ajustado a um maior número de pessoas e ao mesmo tempo a contribuir para otimizar os recursos envolvidos, facultando-lhe um valor acrescido.

A introdução de estratégias de flexibilidade pode constituir uma resposta a imensas situações, tanto em termos de diversidade de oferta, como de redução dos custos associados à sua produção e gestão. É por isso nuclear investir em metodologias projectuais inovadoras e em processos construtivos flexíveis com capacidade de adaptação no tempo.

Ao nível das metodologias de projecto e das estratégias de flexibilidade, destacam-se os trabalhos desenvolvidos por Joe Colombo.

4.2.2| Definição de flexibilidade

A palavra flexibilidade é frequentemente associada ao progresso de algo que pode ser movido e que saí fora dos esquemas tradicionais. A transformação que advém da flexibilidade gera uma perpétua novidade.

A história da flexibilidade na arquitectura é demonstrada com experiências isoladas que tecem um diálogo directo com o que é a retórica da flexibilidade. Edifícios com partes móveis, de que são exemplos a Casa Schoroder de Rietveld, a Maisons Loucheur de Le Corbusier e a Maison de Verre de Chareau; ou edifícios que possam ser sujeitos a alterações, tais como a Eames House de Charles e Ray Eames e o Beaubourg de Piano e Rogers.

A habitação flexível com uso residencial adapta-se a mudanças endógenas e exógenas. As mudanças endógenas podem ser pessoais, como a expansão da família com mais elementos; práticas: o chegar do envelhecimento; e tecnológicas: actualização para várias soluções já descontextualizadas no tempo. As mudanças exógenas consistem na transformação da sociedade, cuja causa seja alheia ou tenha como proveniência um meio exterior e podem afectar a demografia, a economia e o meio ambiente, com a necessidade de adaptar a habitação a mudanças climáticas.⁴⁰

Sendo a flexibilidade um conceito de abordagem atemporal, as alterações podem ser feitas tanto antes como após a ocupação da habitação. Uma habitação flexível é aquela que responde às mudanças necessárias em quanto adaptável ou flexível, ou ambos.⁴¹ Deste modo, é necessário perceber a diferença entre a adaptabilidade e a flexibilidade.

⁴⁰ Alex DAVICO, *Avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário*, Minho, 2013, p.7 (Dissertação de Doutoramento apresentada na Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, texto policopiado).

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

⁴¹ Giacomo Leone BECCARIA, *Housing flessibile a Seul: una proposta per una città in trasformazione*, 2009, pp.13-20 (Dissertação Corso di Laurea in Architettura apresentado na Facoltà di Architettura I do Politecnico di Torino, texto policopiado).

Disponível em: <http://webthesis.biblio.polito.it/1740/>, (consultado em Novembro de 2016).

Adaptabilidade – Espaços multiusos, tema estudado por alguns arquitectos holandeses sobre os ambientes que podem ser usados de várias maneiras, sem qualquer alteração física. São espaços que podem ser utilizados de várias formas, com vias de circulação interna de acordo com o uso dos ambientes.

Flexibilidade – Alteração física do elemento arquitectónico, juntando salas ou movendo paredes e móveis. O conceito é aplicado tanto a mudanças exteriores como interiores, tanto temporárias como permanentes.⁴²

Enquanto a adaptabilidade é baseada nos conceitos relativos à utilização, a flexibilidade envolve tanto aspectos formais como técnicos.

⁴² Seteven GROËK, *The Idea of Building: thought and action in the design and production of buildings*, Londres, E & FN Spon, 1992, p.15.

4.2.2.1| Tipos de flexibilidade

“As casas conformam-se e deformam-se segundo o lugar e as pessoas.”

Aldo Rossi, 1984

Segundo a tese de doutoramento de Alex Davico⁴³, tendo como estudo a avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário, existem vários tipos de flexibilidade:

Adaptável: a adaptabilidade deve ser aplicada desde a fase projectual, seguindo determinadas estratégias, de modo a facilitar a implementação de diferentes organizações internas e transformações futuras. Para Coelho & Cabrita⁴⁴, a adaptabilidade é um dos factores principais para que a flexibilidade seja coerentemente aplicada à habitação evolutiva. Os autores citados referem que a organização e dimensão dos compartimentos da casa tornam a apropriação do espaço simplificada pela adaptação às diferentes formas de habitar e exigências dos habitantes. Portanto, os autores consideram que a adaptabilidade habitacional “é uma qualidade que garante, em boa parte, o êxito das diversas modalidades evolutivas (extensão e subdivisão)”⁴⁵.

Universal: o que define um edifício universalmente flexível é a facilidade de adaptação na sua utilização, ou seja, adaptar o local ao Homem. Espaços neutros adaptados a receber novos modos de vida e capazes de acompanhar as mudanças sociais sem alterações drásticas. Le Corbusier⁴⁶ propõe uma arquitectura universal quando sugere

⁴³ Alex DAVICO, *Avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário*, Minho, 2013 (Dissertação de Doutoramento apresentada na Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, texto policopiado).

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

⁴⁴ António CABRITA, António, COELHO, *Habitação evolutiva e adaptável*, Lisboa, LNEC, 2003.

⁴⁵ IDEM, *ibidem*, p.219.

⁴⁶ Disponível em: <http://comoprojetar.com.br/o-que-sao-os-5-pontos-de-uma-nova-arquitetura-de-le-corbusier-descubra-como-aplica-los-na-arquitetura-contemporanea/>, (consultado em Novembro de 2016).

uma planta livre, que consiste na estrutura independente das paredes, sem capacidade estrutural, permitindo várias combinações de compartimento *in interior*.

Móvel: a flexibilidade móvel está relacionada com o movimento, por meio de rodas ou de forma desmontável. A flexibilidade móvel requer projectos onde estejam incluídas estruturas flexíveis leves em que o principal objectivo seja serem transportadas, montadas e desmontadas com facilidade, ou espaços interiores que possam ser mudados pela movimentação de elementos ou rotação de espaços físicos. Não esquecendo a facilidade no transporte e na montagem. Uma habitação móvel acompanha obrigatoriamente as transformações do mundo, pois ela própria transforma o espaço urbano na qual se encontra inserida.

Transformável: estruturas modelares podem ser transportadas facilmente. Nestes casos é permitido adicionar ou remover unidades, componentes, paredes, elementos móveis. Tudo depende das necessidade do(s) residente(s). No caso dos contentores marítimos, se no interior existir apenas um quarto (porque até ao momento era o necessário) e necessitarem de mais um, é só adicionarem mais uma unidade. Isto também fará com que a estrutura mude de forma, por isso são considerados exemplos de arquitectura flexível.

Responsável: capacidade de responder a estímulos externos: necessidades energéticas e ambientais, acessibilidade e que, no caso de remodelação do interior, possam ter a capacidade de prolongar a vida do edifício, podendo ampliar as hipóteses de alterações futuras.

De fácil conexão: cada elemento ou camada funcional deve ser projectado com atenção especial para as operações que serão efectuadas durante ou no final do ciclo de vida. Isto implica a necessidade de dedicar especial atenção à avaliação e à previsão das metodologias de conexão e desconexão de cada elemento técnico.

Desmontável: um elemento técnico deve ser projectado e fabricado para facilitar a sua desmontagem e a sua arrumação (ocupação de espaço). Em alguns casos também é necessário projectar a sua desmontagem para uma questão de empilhamento.

Recuperável: todos os elementos técnicos devem ser projectados de modo a que, no final da sua vida útil, seja possível e fácil prever a sua reutilização.

4.2.2.2| Estratégias auxiliares

As estratégias de flexibilidade são reflectidas na concepção de diferentes elementos arquitectónicos, sendo na fase de projecto desenvolvidas estratégias auxiliares referentes aos elementos considerados. A flexibilidade resulta da totalidade ou da conjugação parcial de estratégias auxiliares de projecto, que quando são utilizadas de forma isolada, as estratégias auxiliares não são geradoras de flexibilidade.⁴⁷

A **envolvente** na flexibilidade tem um papel importante, pois está relacionada com as estratégias de expansão e de multifuncionalidade. O aumento do volume arquitectónico tem sempre implicações urbanas. A estratégia auxiliar mais recorrente é dotar o edifício de um volume que à partida é inferior às dimensões máximas admissíveis, seja em relação à sua cêrcea ou à sua área de implantação máxima (previsão de zonas residuais para futura ocupação).

A multiplicidade funcional está relacionada com os planos de ocupação do solo, não sendo necessariamente um impedimento no desenvolvimento de áreas funcionais, se expressarem parâmetros que indiquem aquilo que não é desejável em vez de limitarem as possibilidades.

Torna-se fundamental em todos os tipos de estratégias de flexibilidade a concepção **estrutural** (dimensionamento e sistema utilizado). As estratégias estruturais mais utilizadas são: configuração regular da estrutura; utilização de grandes vãos estruturais; concepção de modo a não criar obstáculos – estrutura associada à fachada, acessos e serviços ou aos limites das unidades habitacionais; criação de vazios nas paredes do túnel, para possibilitar futuras expansões ou conversões; inexistência de elementos estruturais entre unidades habitacionais; ou sobredimensionamento da estrutura relativamente às sobrecargas.

A criação do **invólucro exterior** está directamente relacionada com as estratégias de conversão, de expansão ou com a multifuncionalidade.

⁴⁷ Rita ABREU e Teresa HEITOR, “Estratégias da flexibilidade na Arquitectura Doméstica Holandesa: da conversão à multifuncionalidade”, in *Infohabitar*, 122, Janeiro de 2007, p.1. Disponível em: <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/01/estrategias-de-flexibilidade-na.html>, (consultado em Outubro de 2016).

A concepção das **redes técnicas** (água e esgotos, gás, luz, electricidade, telefones, tv, internet), dos equipamentos (ar condicionado, caldeiras, etc) e dos serviços (cozinha e instalações sanitárias) são de grande importância em todas as estratégias de flexibilidade, uma vez que estes são, na maior partes dos casos, os elementos fixos do espaço.

As estratégias auxiliares mais usadas em relação aos serviços são: agrupamento dos serviços; instalações estratégicas de redes em pavimentos, tectos ou paredes de fácil acesso e possibilidade de localização estratégica de condutas verticais; ausência de redes técnicas nas paredes ou elementos que podem ser alterados.

A concepção da **circulação e dos acessos** é fundamental em soluções de expansão e de conversão, e, muitas vezes, está associada aos serviços. As principais estratégias auxiliares são: localização concentrada dos acessos/circulação; criação de acessos variados e/ou de circulações alternativas; previsão de acessos a uma futura expansão; previsão da possível instalação de um elevador; criação de espaços de circulação como elemento “rótula” (espaço de distribuição para os possíveis futuros compartimentos).

A **configuração espacial do interior** tem de prever futuras alterações no sentido de criar um sistema aberto a modificação. As suas possibilidades podem ser limitadas ou não. As estratégias auxiliares de projecto relativas a este elemento arquitectónico estão essencialmente relacionadas com situações de conversão e de polivalência, e incidem sobre os seguintes aspectos: utilização de elementos divisórios independentes da estrutura; utilização de elementos amovíveis; configuração espacial ambígua; e configuração espacial livre (*open floor plan*).

É também de extrema importância, na concepção espacial, os sistemas ou materiais utilizados, uma vez que estes podem tanto beneficiar como pôr em risco o sucesso da estratégia. É necessário ter em conta o modo de ligação entre as paredes e os pavimentos ou tectos de forma a permitir a fácil alteração da compartimentação. Os sistemas mais adequados são as paredes divisórias leves. Os tectos falsos e os pavimentos elevados, são boas estratégias em relação à integração das redes técnicas e das suas alterações futuras.

Seja qual for a estratégia ou o conjunto das estratégias adoptadas, a flexibilidade nunca é ilimitada. Pode é possuir uma amplitude mais ou menos abrangente.

Para uma melhor eficácia e aplicação das estratégias de flexibilidade, os projectistas devem prever possíveis situações/cenários a que o projecto terá de responder. Estas situações são realizadas tendo como aspectos relevantes o ciclo de vida da estrutura, requisitos para abranger outras funções que não apenas a inicial, e, em relação a cada função, determinar quais os parâmetros a obedecer.

No caso das funções domésticas devem ser definidas as necessidades dos ocupantes representadas por vários cenários, que dizem respeito às diferentes necessidades dos ciclos de vida familiares, dependendo do seu tamanho, educação, ocupação, estatuto económico, etc.

No caso específico das funções de espaços interiores com aspecto lúdico, devem ser também definidas as necessidades dos ocupantes consoante cada público-alvo, tendo em conta a permanência no espaço, idade, estatuto económico, etc.

4.2.2.3| Incentivadores e condicionantes da flexibilidade

O principal incentivador para o desenvolvimento e estudo de estratégias de flexibilidade no espaço habitacional foi o arquitecto e o *designer*, em complemento ao papel do governo.

Nem sempre as estratégias da flexibilidade podem ser aplicadas. Por vezes existem condicionantes que levam a que não seja possível a aplicação de algumas estratégias. Os incentivadores e as condicionantes da flexibilidade dependem principalmente da pré-existência. É importante identificar os vários factores que influenciam, condicionando ou estimulando, a implementação de estratégias flexíveis no projecto de habitação, sendo que as condicionantes à implementação de estratégias flexíveis dependem dos interesses económicos dos investidores que muitas vezes acabam por optar pelas soluções mais económicas.⁴⁸

No interior de um espaço é sempre necessário ter atenção aos incentivadores e as condicionantes da flexibilidade, estes podem ser muitos e se não forem tidos em conta podem influenciar as estratégias da flexibilidade. Deste modo, segue-se alguns dos incentivadores e condicionantes da flexibilidade:

Alterações – Acabamentos/Compartimentação – As alterações mais frequentes são feitas ao nível dos acabamentos e dos compartimentos interiores. Os habitantes e/ou compradores normalmente optam por pequenas alterações que realizam ao seu gosto e que efectivamente as são feitas pensadas de modo a adaptarem-se à evolução familiar e aos modos de viver no interior conforme a evolução.

Espaço – Área útil – Destaca-se grande importância à área útil tanto como factor de satisfação em relação ao espaço, como factor de uma boa adaptabilidade.

⁴⁸ Rita ABREU e Teresa HEITOR, *op. cit.*, p.1.

Disponível em: <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/01/estrategias-de-flexibilidade-na.html>, (consultado em Outubro de 2016).

Acessibilidade – A flexibilidade não deve ser vista apenas ao nível da conversão, polivalência, expansão, multifuncionalidade e diversidade, mas também no sentido específico de prever o envelhecimento da população e de, assim, proporcionar que, sem grandes alterações, o espaço continue a servir as necessidades dos mais idosos ou mesmo as pessoas com mobilidade reduzida. Por isso, deve-se evitar criar barreiras e ter em conta as dimensões das instalações sanitárias e das zonas de circulação, de modo a permitir que todos possam usufruir dos espaços com maior conforto e comodidade.

Construção – Por vezes a utilização de sistemas flexíveis de pouca qualidade é um factor de insatisfação e contribui para a necessidade de realizar alterações. Deste modo, os sistemas de compartimentação interior devem permitir uma fácil colocação, mas também um melhor desempenho. Para combater problemas de fragilidade, mau isolamento acústico e acabamentos deficientes, uma vez que estes factores condicionam as estratégias de flexibilidade.

Factores económicos – A complexidade de uma construção, por vezes traduzida em custos elevados, é normalmente a causa principal para a não realização de alterações que iriam beneficiar a qualidade de vida das pessoas.

Circulação interior – O papel da circulação interior é fundamental para um melhor acesso nos seus espaços. Em caso de espaços públicos com vários serviços é necessário ter em atenção a trajectória de circulação de cada tipo de pessoas. Por exemplo, a circulação no espaço dos empregados de uma loja tem de ser diferente da circulação no espaço dos clientes. Para além da circulação das pessoas, também é importante criar circuitos curtos e de rápidos acessos.

4.2.3| Flexibilidade espacial

4.2.3.1| Flexibilidade espacial na arquitectura doméstica

O conceito de flexibilidade de um espaço doméstico, pode ser entendido como a capacidade do espaço físico se adaptar ao processo dinâmico do habitar, uma condição inerente à própria forma arquitectónica. Neste conceito entende-se que o uso do espaço doméstico é um processo variável e dinâmico. Variável porque os usos práticos estão relacionados com os estilos de vida dos moradores, com os seus valores, níveis culturais e singularidades e, portanto, não são universais. Dinâmico porque os usos acompanham a evolução da sociedade e como tal não se mantêm fixos no tempo.

Este conceito tem vindo a ser interpretado por vários autores e de formas variadas e associado a diferentes modos de adaptação do espaço arquitectónico. Tendo como dificuldades inerentes a própria viabilidade do conceito de flexibilidade quando aplicado à produção de habitação, considera-se que a condição adaptativa do espaço físico da habitação resulta da aplicação de estratégias projectuais, tanto ao nível da organização espacial como dos processos construtivos, sendo possível identificar cinco tipos distintos de estratégias de flexibilidade:

- 1 – **Conversão** (por alteração na configuração espacial do fogo);
- 2 – **Polivalência** (sem alteração na configuração espacial do fogo);
- 3 – **Expansão** (por alteração dos limites do fogo, seja no sentido vertical ou horizontal, com aumento da área);
- 4 – **Multifuncionalidade** (por adaptação do espaço a várias usos (habitação, comércio, escritórios), podendo ocorrer ou não alterações na configuração espacial;
- 5 – **Diversidade** (pela variedade tipológica conjugada num edifício).⁴⁹

⁴⁹ Rita ABREU e Teresa HEITOR, *op. cit.*, p.1.

Disponível em: <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/01/estrategias-de-flexibilidade-na.html>, (consultado em Outubro de 2016).

4.2.3.2| Flexibilidade num espaço reduzido/mínimo

É na Revolução Industrial, na transição do séc. XIX para o séc. XX, que, devido ao impacto no desenvolvimento urbano, se deu a procura, por parte de arquitectos e *designers*, de soluções para alojar a classe operária de uma forma rápida e de custo reduzido. Na segunda década do século XX são realizados estudos que tinham como objectivo entender qual o espaço mínimo em que uma vida doméstica se pode desenvolver, sem comprometer alguns princípios como a higiene, a segurança e a saúde.

É, então, no séc. XX que a habitação de dimensões reduzidas se tornou mais evidente. Isto porque a diminuição do tamanho da casa estava associada com o direito da habitação a todos, reconhecido na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1949 e na recomendação nº115 da Organização Internacional do Trabalho de 1961⁵⁰.

A ideia de habitar espaços reduzidos começa a ser cada vez mais frequente em grandes cidades que estão a ficar demasiado povoadas, tendo em conta aquilo para que estavam concebidas, sendo a área de terreno para construção cada vez mais escassa e consequentemente menos acessível a quem não dispunha de meios financeiros muito elevados.

Actualmente, existe conhecimento suficiente para reconsiderar a habitação num espaço em constante movimento numa concepção de neo-nomadismo virado para uma arquitectura reversível e ecológica. Trata-se de uma arquitectura que se relaciona com o ambiente natural na qual quem a utiliza possa adaptar o próprio uso à medida das suas necessidades e conforme a flexibilidade permitida pelo espaço. Estes aspectos são possíveis graças aos sistemas de prefabricação.

A forma compacta e a capacidade de ajustar a orientação do módulo, dada a sua reduzida dimensão, são características importantes e capazes de responder adequadamente às exigências decorrentes das condições climáticas do local onde o elemento é colocado.

⁵⁰ A organização Internacional do trabalho (OIT) desenvolve o seu trabalho no âmbito de redução da pobreza, de uma globalização justa e na melhoria das oportunidades para que as mulheres e homens possam ter acesso a um trabalho digno e produtivo em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana.

A diminuição do tamanho de habitação foi possível graças a uma busca da flexibilidade, uma tentativa de rentabilizar o espaço levando à redução de tudo ao mínimo, condensação de funções e eficiência funcional da casa. A tecnologia e o *design* vieram ajudar a tornar os espaços da casa mais flexíveis e a conjugar neles várias funções.

A flexibilidade aplicada à casa consistiu em transformar continuamente o seu interior, através da concentração de módulos. Esta polivalência e versatilidade dos espaços minimizava assim o tamanho da estrutura. À primeira vista baseou-se numa simples divisão de espaços que deu origem a algo mais transformável e versátil. A flexibilidade na casa foi vista como algo que proporcionava “conforto, mas também uma expressão da nova “liberdade” na habitação (...) conseguindo através disso (permutabilidade na utilização de espaços limitados) a esperança de fazer do inflexível flexível.”⁵¹

A evolução da casa relacionou-se com a evolução dos modos de vida do Homem e girou em torno da tecnologia e flexibilidade, que ofereceram múltiplas soluções e conceitos inesgotáveis. Relacionando a arquitectura com a pré-fabricação, industrialização e seriação.

Ao longo dos tempos a casa funcionou como um campo de estudo, foram surgindo várias propostas de habitações para o futuro, experimentando vários conceitos, fazendo assim da casa um laboratório. Realizaram-se várias exposições que confirmaram a experimentação tecnológica no doméstico. A partir de 1948 os responsáveis pelo MoMa (Museum of Modern Art) de Nova Iorque decidiram mostrar ao público anualmente, e em paralelo com as exposições, as tendências actuais no campo residencial.

A casa foi assim objecto de estudo, de experiências e pesquisas por parte dos arquitectos, tendo como pano de fundo o progresso tecnológico. A casa teve de se adaptar à evolução dos modos de vida e mecanização do doméstico; à consequente diminuição da família; a mobilidade crescente do Homem e aos avanços tecnológicos; à

⁵¹ George TEYSSOT, “Acqua e gas a tutti i piani”, in *Lotus internacional magazine*, Milão, 1984, p.91.

evolução cultural social e económica. A adaptação da casa foi portanto uma das metas da experimentação doméstica.

A abordagem contemporânea de projectos com mobiliário integrado, traduz-se em soluções de compactação dos objectos e do mobiliário. Esta abordagem fez com que se cumprisse uma dupla função para os objectos e para o mobiliário: totalmente abertos ou totalmente fechados com configurações off.⁵²

Uma solução muito utilizada no espaço reduzido é a coexistência de dois momentos muito diferentes entre eles, sala de estar e quarto de dormir, desenvolvidos, seja em extensão horizontal, vertical ou no plano da parede.

Cada vez mais se tem visto e falado da hibridação dos espaços, que começou com o conceito de casa-escritório e, de forma extrema, entre a área diurna e nocturna (eliminando a tradição tipicamente ocidental). A realização de espaços reduzidos definiu um novo diálogo e uma nova integração entre o mobiliário e o espaço.⁵³

A criação de espaços com áreas mínimas, além de ter especial atenção ao limite mínimo para que os elementos necessários da actividade doméstica se possam concretizar, também pretende um espaço no qual seja possível manipular um determinado número de componentes, de acordo com a vontade do utilizador. Isto não é possível apenas com uma boa optimização de arrumação, mas sim com boas estratégias de flexibilidade interior e multifuncionalidade espacial.

O espaço mínimo deve ser sempre adaptado ao indivíduo que o irá ocupar e não limitar as respostas às suas necessidades quotidianas. Alguns espaços de uma só divisão, como por exemplo apartamentos, caracterizam-se pela versatilidade do uso do espaço e dos equipamentos e pela efemeridade do arranjo dos móveis. A nível de desenho não se irá ver uma planta com sucessões de ambientes, mas sim uma sobreposição daqueles que podem existir no mesmo espaço de forma alternada. É como se os ambientes não fossem projectados pelo espaço mas pelas funções, por camadas

⁵² Alex DAVICO, *op. cit.*, p.192.

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

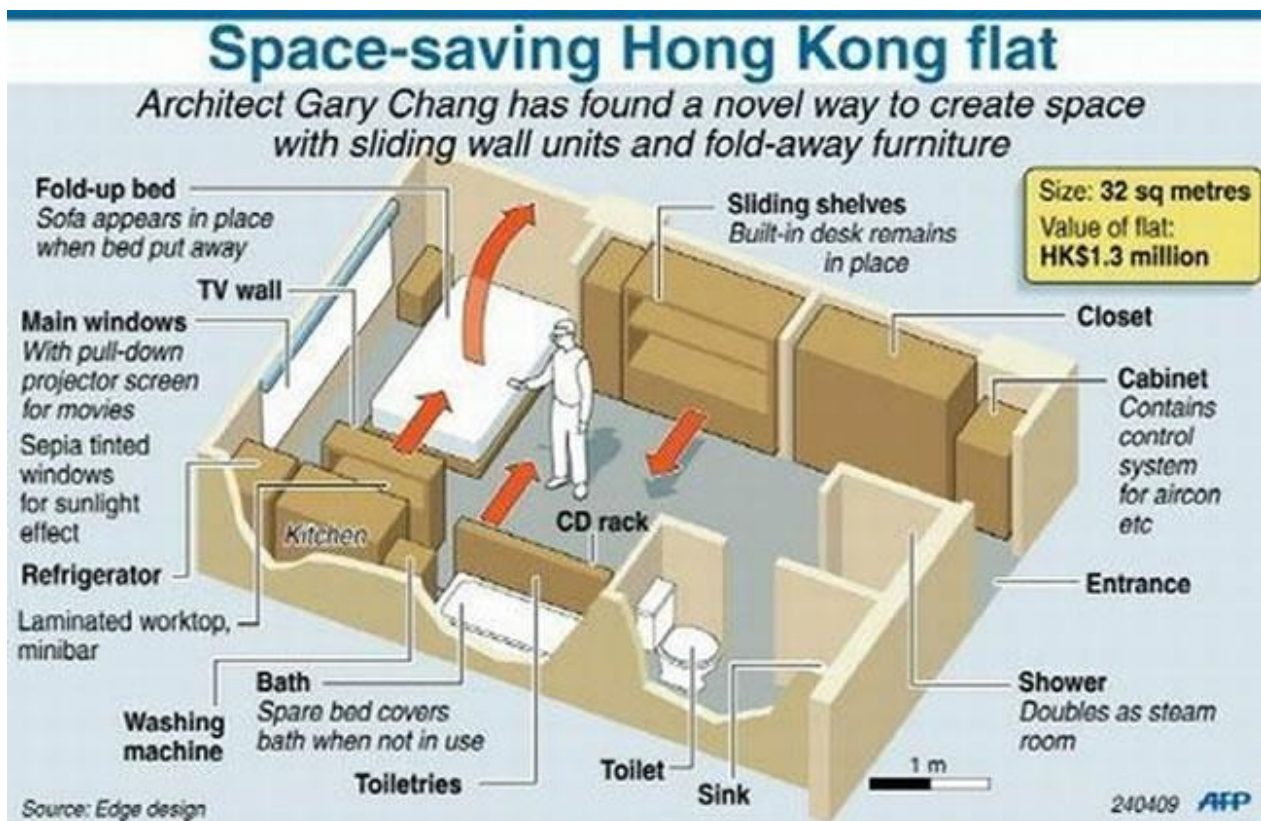
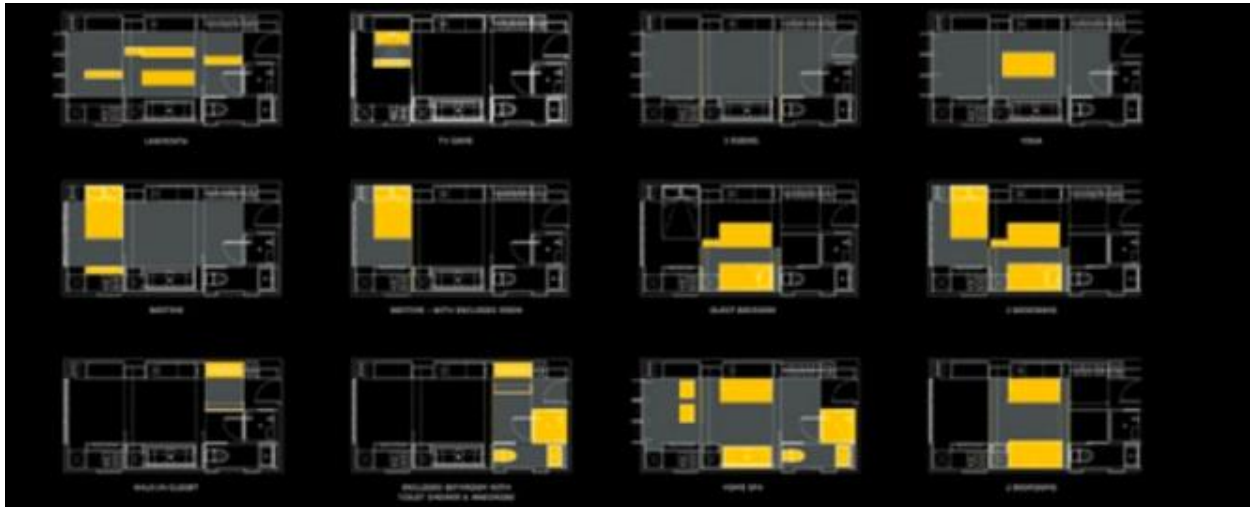
⁵³ Alex DAVICO, *op. cit.*, p.192.

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

(que representam as várias actividades que se pode realizar no mesmo espaço num determinado momento). Assim, o espaço multiplica-se e ganha potencial para assumir os mesmos atributos que um projecto maior teria separadamente. É o que acontece no apartamento de Gary Chang, com um sistema a que ele chamou de “Domestic Transformation”, que lhe permitiu criar 24 ambientes distintos em apenas 32 metros quadrados. O apartamento de Gary Chang contém peças de equipamento móvel com rodízios no piso e trilhos no tecto, de modo a adaptar o espaço às funções da vontade e necessidade do utilizador.⁵⁴



⁵⁴ André dos Santos MARQUES, *(Re) Habitar o espaço mínimo, A multifuncionalidade como estratégia de reabilitação*, Covilhã, 2012, p.26 (Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade da Beira interior, texto policopiado). Disponível em: <http://ubibliorum.ubi.pt/handle/10400.6/2347>, (consultado em Outubro de 2016).



Páginas anteriores:

Fotografia 90 | Interior do apartamento Gary Chang.

Fonte | <https://petcivilufjf.files.wordpress.com/2012/03/sem-tc3adtulo5.png>.

Fotografia 91 | Várias flexibilidades e adaptabilidades do interior do apartamento Gary Chang.

Fonte | <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-31943/gary-chang-la-vida-en-32-mt2>.

Fotografia 92 | “Smaller space needs bigger thinking”.

Fonte | <https://i.ytimg.com/vi/yX9A8y5xyTg/maxresdefault.jpg>.

Fotografia 93 | Imagem em 3D representativa dos 32m² do apartamento Gary Chang.

Fonte | <http://www.blogdoxan.com.br/wp-content/uploads/2012/06/domestic-transformer-gary-chang-apartamento-trinta-metros-quadrados-4.jpg>.

4.2.3.3| Permanência no espaço e do espaço

Não se pode prever o futuro com certezas. A arquitectura e a cidade expressam a flexibilidade, tomando-a uma necessidade. O espaço em que nos movemos no dia-a-dia, o espaço das nossas casas, os espaços de lazer, o espaço urbano e o território à nossa volta, é um espaço instável.

A velocidade actual das transformações tornou-o num espaço profundamente dinâmico. O ser Humano é constantemente estimulado, alterando muitas vezes os seus hábitos, as linguagens com que interage com o exterior, as modas que persegue. É uma aceleração constante, que não conhece pausas e não encontra obstáculos: quanto maiores são os estímulos que recebe, maior é o desejo de mudança. A alteração das suas exigências implica a modificação do espaço onde vive. Muda os espaços e os objectos para os adaptar às suas intenções, para os viver e utilizar.⁵⁵

De uma forma simples, as mudanças de vida constantes, tais como o aumento ou diminuição do agregado familiar, as questões económicas e mesmo a moda, impõem muitas vezes a necessidade de também alterar o espaço onde se habita. Espaços de lazer e cultura, como hotéis, galerias, espaços comerciais e de desporto, têm também necessidade de adaptação a diferentes circunstâncias e usos. Uma escolha projectual flexível pode facilitar, a vários níveis, podendo diminuir custos e prolongar o ciclo de vida do objecto construído.⁵⁶

Projectar um ambiente que permaneça para o resto da vida não é fácil. Não é possível prever o próprio futuro, saber onde e como será o emprego, se e quando se criará uma família. E com o passar do tempo, não é certo que o desenvolvimento da vida possa proporcionar certezas. A única certeza é que a exigência de flexibilidade será sempre maior.

⁵⁵ Paola CANNAVÒ, “Programar a flexibilidade”, in *Jornal Arquitectos JA222*, Janeiro - Março 2006, p.18.

Disponível em: <http://arquitectos.pt/documentos/1226318512I1hRZ7ew4Xe04EO2.pdf>, (consultado em Outubro de 2016).

⁵⁶ Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13045/2/tesemestfamiliartrabalho000069339.pdf>, (consultado em Outubro de 2016).

Projectar espaços flexíveis significa ter em consideração todas as possíveis alterações. O espaço interior tem que ter a capacidade de mudar em função do tempo. Isso significa que um espaço interior poderá assumir no tempo várias configurações em relação ao variar do número de utentes. As necessidades de um jovem são muito diferentes das de um casal que, viverá na mesma habitação com dois filhos.⁵⁷

Mas como se pode tornar um espaço flexível e mutável no tempo? Como transformar a casa segundo as reais necessidades?

A resposta é criar as condições para aplicar o conceito de flexibilidade, diminuindo ao mínimo os elementos fixos e estruturais que desempenham uma função estática (pilares, paredes portantes, escadas) e os espaços de serviço (casa de banho, cozinha, instalações), de forma a ter o maior espaço possível livre e capaz de ser remodelado, de acordo com as necessidades pontuais. Com uma estrutura reduzida ao mínimo, ou limitada à envolvente exterior, os espaços são mais fluidos. Tornam-se espaços abertos, nos quais há liberdade de mudar as volumetrias conforme as necessidades, utilizando elementos modulares tais como painéis transparentes ou deslizantes, que possam ser rapidamente removidos e desmontados. Estas partições divisórias, leves e dinâmicas na aplicação, substituem a parede imutável convencional em tijolo e reboco, dando uma nova liberdade espacial.⁵⁸

⁵⁷ Alex DAVICO, *op. cit.*, pp.16-18.

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

⁵⁸ Luiz Alberto CIRICO, Fúlvio FEIBER e Scheyla Fernandes Nunes PLATCHEK, *Arquitetura flexível: Soluções de projeto para flexibilizar espaços*, Carcavel, 2009, pp.3-5 (Dissertação apresentada na Faculdade Assis Gurgacz, texto policopiado)

Disponível em: <https://www.hitpages.com/doc/5979127756619776/1>, (consultado em Novembro de 2016).

4.2.4| Joe Colombo 1930 – 1971

“Todos os objectos necessários numa casa devem ser integrados em espaços utilizáveis, a partir daí não devem ser denominados mobiliário, mas sim equipamento¹⁷”

Joe Colombo, 1970

Cesare “Joe” Colombo, visionário futurista, criou mobiliário, iluminação, peças em vidro, maçanetas de portas, cachimbos, despertadores e relógios de pulso. Desde o início da sua carreira que Colombo se interessou por células e sistemas de produtos domésticos, como demonstra a sua unidade de recipientes Combi-Centre, o Additional Living System, a cadeira Tube e a cadeira Multi, podendo todos eles ser configurados de várias maneiras de modo a permitir diversas posições de assento flexíveis e que reflectiam o seu objectivo principal no *design* – a adaptabilidade. As suas criações mais futuristas foram os micro-ambientes integrados, em que as peças de mobiliário tradicional foram substituídas por unidades funcionais, de forma a criar ambientes multifuncionais.

A Mini-kitchen (1963) foi o primeiro dos seus produtos inovadores. Incluía novas ideias de viver flexíveis e de planeamento do espaço. Este bloco unitário sobre rodas inclui um frigorífico, duas placas de fogão eléctricas, uma banca de trabalho desdobrável, um abre-latas integrado, e um espaço de arrumo notável.⁵⁹

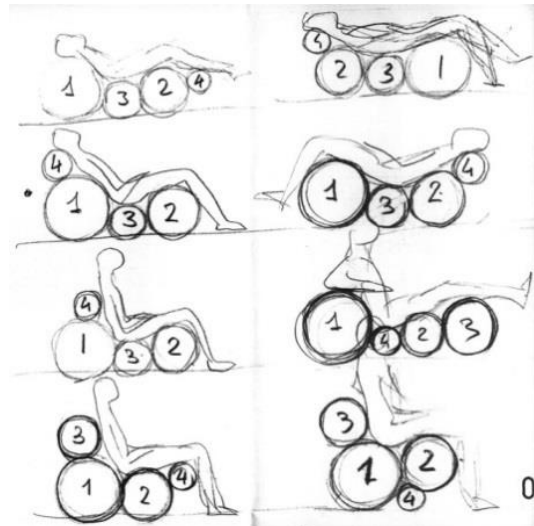


⁵⁹ Disponível em: http://www.joecolombo.it/inddes_index.htm, (consultado em Novembro de 2016).

Fotografia 94 | Equipamento multifuncional, Mini-kitchen, criado por Joe Colombo.

Fonte | <http://beenseen.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/10448.jpg>.

A Tube-chair (1969) era um conjunto de tubos de plástico acolchoados, de diferentes diâmetros que podiam encaixar entre si com cliques metálicos, e que criavam uma variedade infundável de configurações para sentar ou reclinar. Os tubos podem ser inseridos uns nos outros e serem facilmente arrumados ou transportados num saco de linho.⁶⁰



⁶⁰ Disponível em: http://www.joecolombo.it/inddes_index.htm, (consultado em Novembro de 2016).

Página anterior:

Fotografia 95 | Desenhos representativos da funcionalidade e das várias formas que a Tube-chair pode ter, criada por Joe Colombo.

Fonte | <http://www.italianways.com/wp-content/uploads/2014/02/IW-Joe-Colombo-tube-chair-04.jpg>.

Fotografia 96 | Tube-chair de cor preta, criada por Joe Colombo.

Fonte | http://magazine.designbest.com/globalassets/blocks/objects/cappellini-tube-chair/cappellini-tube_chair-g05.jpg.

Fotografia 97 | Tube-chair de cor vermelha, criada por Joe Colombo.

Fonte | <http://www.artnet.com/WebServices/images/110001411dEv9GFgSeECfDrCWvaHBOcpnYE/joe-colombo-red-tube-chair.jpg>.

A Multi-chair (1970) compunha-se de dois elementos acolchoados que podiam ser usados individualmente como assentos, ou conjugados um com o outro, com duas cintas de pele, formando uma combinação muito versátil.⁶¹



⁶¹ Disponível em: http://www.joecolombo.it/inddes_index.htm, (consultado em Novembro de 2016).

Página anterior:

Fotografia 98 | Desenhos representativos da funcionalidade e das várias formas que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.

Fonte | <https://marthets.files.wordpress.com/2013/02/21-joe-colombo-visiona-multichair.jpg>.

Fotografia 99 | Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.

Fonte | <http://www.italianways.com/wp-content/uploads/2014/11/Joe-Colombo-Multichair-04-665x498.jpg>.

Fotografia 100 | Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.

Fonte | <http://www.italianways.com/wp-content/uploads/2014/11/Joe-Colombo-Multichair-05-665x480.jpg>.

Fotografia 101 | Uma das várias posições que a Multi-chair pode ter, criada por Joe Colombo.

Fonte | <http://www.italianways.com/wp-content/uploads/2014/11/Joe-Colombo-Multichair-02-665x443.jpg>.

O Total furnishing unit, produzido no ano 1972, é constituído por séries de unidades de habitar completamente equipadas com diferentes funções. Estas, sobre rodas, podiam ser agrupadas para formar um bloco compacto que media, aproximadamente, 2 x 4 m, ou separadas para formar diferentes combinações. O conjunto incluía uma unidade fechada de banho; um bloco de cozinha com um postigo de correr; um sistema de prateleiras e uma unidade de habitar central que continha não só camas, uma mesa e um sistema electrónico de entretenimento, mas também uma zona de estudo. Joe Colombo imaginou um futuro onde a habitação já não fosse entendida como um sistema de compartimentos equipados, mas como um espaço neutro e aberto, onde todas as facilidades e funcionalidades do habitar pudessem ser infinitamente reorganizadas.⁶²



Fotografia 102| Plantas e fotografias da unidade de habitar de Joe Colombo, Total furnishing unit.
Fonte| <https://br.pinterest.com/pin/2814818496969266/>.

⁶² Disponível em: <http://www.joecolombo.it/habitat.htm>, (consultado em Novembro de 2016).

Em 1972, o Museu de Arte Moderna de Nova Iorque apresentou o *design* italiano dos anos 1960 e dos primeiros anos de 1970, na exposição: “Italy: The New Domestic Landscape”. Os objectos e ambientes, incluídos nesta retrospectiva, davam a impressão de um desenvolvimento extraordinário em que jogavam os elementos interiores móveis, flexíveis e versáteis desse tempo. As ideias introduzidas foram representativas, não só de Itália, mas também de uma reflexão geral dos conceitos de habitar vanguardistas.

O trabalho de Joe Colombo assumiu um lugar proeminente nesta exibição. Evidenciou-se o conceito de “kitchenette¹⁸”, com cozinha e sala no mesmo espaço, revividas das habitações sociais. Estas soluções respondiam a requisitos de mobilidade, num incrível aumento de habitações para pessoas singulares. Entre os objectos da exposição de Nova Iorque estavam numerosos sistemas de armários modulares, assim como mobiliário de sentar, que podia ser flectido, desmontado ou empilhado. Os ambientes visionários, criados especialmente para este projecto, por *designers* italianos da vanguarda, despertaram a atenção do público. As suas propostas focaram, sobretudo, soluções para modos de habitar flexíveis.

Estas estruturas constituíam estações funcionais articuladas, quer na planta quer na secção, como acontecia todos os dias nas casas projectadas por Joe Colombo, onde os pisos e tectos subiam ou desciam e onde as estantes de livros estavam suspensas.

Os objectos criados por Colombo distinguem-se por três fases:

1. O objecto singular e a sua aplicação;
2. O objecto como parte de um sistema expansível;
3. A possibilidade de combinar diferentes funções com unidades móveis multifuncionais, que é a de maior interesse para o trabalho.⁶³

Através dos seus estudos e experiências, Joe Colombo mostrou que os espaços interiores são muito importantes, pois têm a possibilidade de concluir soluções que

⁶³ Carlota Vaz Pinto de Souza ARAÚJO, 217 – *O Restaurante que passeia*, vol.1, Lisboa, 2013, p.59 (Dissertação de Mestrado apresentado na Escola Superior de Artes Decorativas da Fundação Ricardo Espírito Santo Silva, texto policopiado).

respondem directamente às necessidades do Homem, que oferecem conforto e definem a vivência do espaço.

4.2.5| Técnicas de organização e arrumação

A escolha do equipamento é essencial para o máximo aproveitamento de espaços reduzidos. Os equipamentos devem oferecer tudo que é necessário para as actividades diárias e, ao mesmo tempo, proporcionar espaços para armazenamento de utensílios e objectos pessoais. É importante que se escolham equipamentos práticos, com linhas simples e preferencialmente fechados para ocultar os objectos, para que o ambiente não se torne demasiado denso. Um armário que cobre toda a parede pode ocupar alguma área de pavimento, no entanto, essa perda de área acaba por ser compensada pelo aspecto visual que proporciona. Esta é uma das principais preocupações na Casa Nakaikegami⁶⁴, onde as formas de arrumação são quase sempre ocultas, e se podem encontrar debaixo das escadas ou no chão.

⁶⁴ Casa Nakaikegami, do arquitecto Tomoyuki Utsumi, que está inserida num lote de 5 metros de largura por 12 metros de comprimento e tem uma área útil de 44 metros quadrados.



Fotografia 103 | Fachada principal da Casa Nakaikegami.

Fonte | <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/236x/30/f4/3a/30f43a53aad9923afae180fd424bbaec.jpg>.

Fotografia 104 | Interior da Casa Nakaiegami.

Fonte | <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/564x/e2/a4/85/e2a48537de1fed288847350e8661edda.jpg>.

4.2.5.1| Avaliação das necessidades

Na maior partes dos interiores, o espaço útil é precioso, mas na maior parte das vezes o espaço não é bem calculado e temos mais espaço do que pensamos. Criar um sistema de arrumação perfeito passa por acabar com a desordem e aproveitar os espaços para o que é útil, valioso e funcional.

O primeiro objectivo é examinar muito bem a função que queremos dar ao interior e para quem o irá utilizar. As exigências de arrumação de uma família de cinco elementos a viver uma casa, por exemplo diferem substancialmente das de um interior de uma embarcação com aspecto lúdico. Mas os princípios básicos são mais ou menos os mesmos.⁶⁵

No caso do projecto em questão, é essencial a avaliação das necessidades do público que irá usufruir dos interiores da embarcação, mas também é preciso ter em conta as necessidades da tripulação. Ambos iram ter modos de vivenciar na embarcação diferentes como também necessidades diferentes, sendo que a tripulação precisará de maiores sistemas de arrumação para facilitar o seu trabalho.

⁶⁵ Debora ROBERTSON, *Tirar todo o partido da arrumação*, Londres, EDIMODA, 1998, pp.8-11.

4.2.5.2| Criar soluções

Cada agregado familiar constitui uma entidade evolutiva. As pessoas crescem e os nossos interesses mudam.

O primeiro passo para criar um sistema de armazenamento funcional é analisarmos os pertences, as necessidades de quem vai usufruir do espaço e o espaço que dispomos para guardar a forma mais objectiva possível. É importante avaliar todos os cantos e todos os vãos e examinar o potencial de armazenamento de cada um deles.

Numa fase projectual não é necessário só projectar o espaço esteticamente, mas também é preciso projectar de maneira efectiva o espaço de armazenamento. No acto de pensar em comprar algum objecto ou mobiliário teremos de pensar bem e considerar o tamanho do objecto e na função que vai desempenhar. É importante ter a noção de escala entre os objectos e o espaço. Para tirar um maior partido do espaço o melhor é optar por soluções simples. Regra geral, é boa política arrumar os objectos o mais próximo possível do local onde são utilizados. Os objectos geralmente devem ser guardados por família de objectos (ex. pratos, copos, talheres).

4.2.5.3| Estabelecer prioridades

Dita a regra da experiência que os objectos devem ser guardados por três planos. No primeiro, deve-se guardar os artigos mais usados, a um nível entre a cintura e os olhos; as coisas de segunda importância deverão ser arrumadas num nível abaixo da cintura e as coisas que raramente são utilizadas devem ser armazenadas num espaço situado ao nível acima dos olhos.⁶⁶

⁶⁶ Debora ROBERTSON, *op. cit.*, pp.11-12.

4.2.5.4| Sistemas de arrumação e sistemas flexíveis

Os factores de escolha dos sistemas de arrumação são o orçamento, o espaço, a funcionalidade, o gosto pessoal e o tempo que tenciona permanecer num lugar. Elementos encastrados, unidades modulares, peças soltas de mobiliário, prateleiras, são alguns dos tipos de sistemas de arrumação.

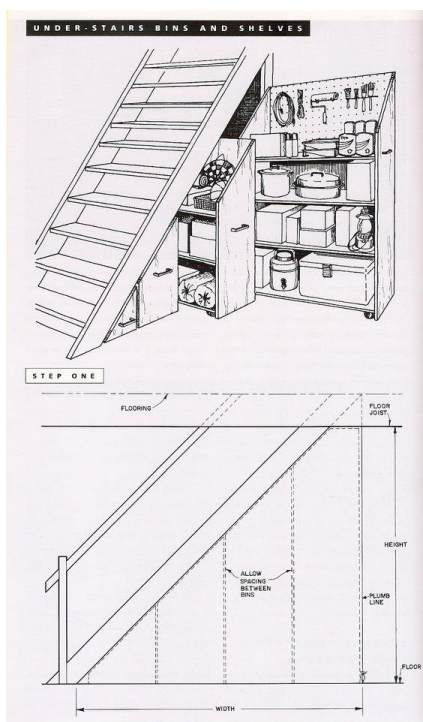
4.2.5.4.1| Soluções de arrumação feitas à medida

Por vezes as soluções feitas à medida são as que dão melhor resultado. Neste caso, é necessário ter em conta:

- 1 - Quais são as actividades a ter no espaço em questão? E no caso de vivenciar no espaço, quais são os factores de perturbação?
- 2 - Objectos em exposição ou escondidos?
- 3 - Espaços livres para dar uma utilização mais eficaz?
- 4 - Espaços inúteis ou pouco acessíveis para arrumação?
- 5 – Orçamento?

4.2.5.4.2| Elementos encastrados

As escadas, quando não são simples e sem espelhos para permitir a passagem de luz, são um elemento que requiere sempre especial atenção, pois caso contrário, o espaço inferior fica desperdiçado por não ter altura suficiente para se poder circular debaixo delas. No entanto, o interesse de aproveitar esse espaço é a razão para as mais variadas ideias, tais como fazer gavetas através dos seus degraus. Isto faz com que essa arrumação já seja pensada numa fase de projecto, o que pode influenciar a sua forma.



Página anterior:

Fotografia 105 | Isometria e corte vertical de umas escadas onde foi feito um aproveitamento de espaço para arrumação.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/327496204135479109/>.

Fotografia 106 | Aproveitamento da parte de baixo das escadas para encastrar um sofá e prateleiras feitas à medida.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/496873771369900448/>.

Fotografia 107 | Prateleiras encastradas na parte de baixo dos degraus para arrumar livros.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/320248223486883898/>.

Fotografia 108 | Gavetas de arrumação abertas a partir do espelho das escadas.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/222083825352852318/>.

Fotografia 109 | Cozinha com os electrodomésticos e os armários encastrados.

Fonte | <http://www.moveisbespoke.com.br/images/blog/cozinha-feita-sob-medida.jpg>.

4.2.5.4.3| Sistemas de segurança

Como é que a flexibilidade tem segurança?

A nível dos transportes há um maior cuidado e uma maior utilização de sistemas de segurança flexíveis, que permitem a montagem e desmontagem dos mesmos. Primeiro, por uma questão de manutenção e segurança, e depois porque torna o espaço flexível para o caso de ser necessário tirar e colocar outros equipamentos no mesmo espaço.

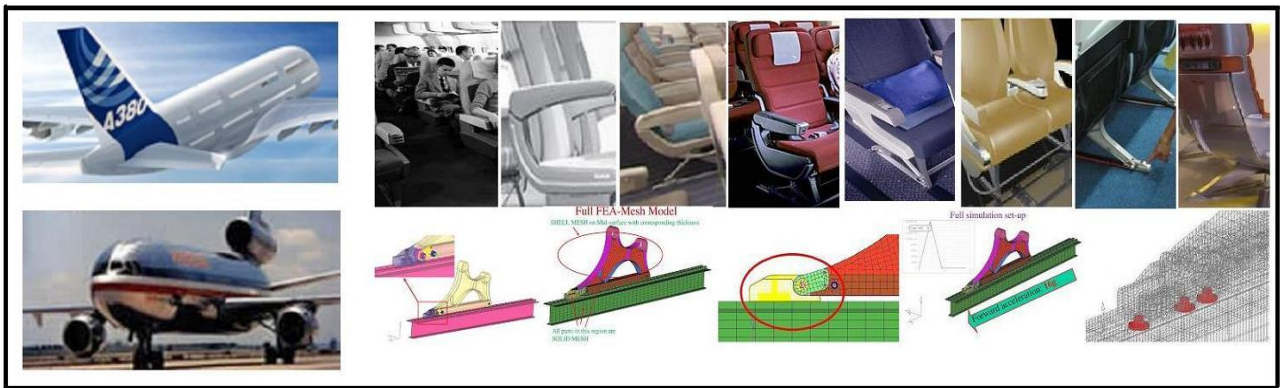
Ao nível das embarcações, um espaço flexível passa muito pelos sistemas de encaixe e de segurança. É um transporte que está sempre em constante movimento e onde a ondulação do mar também afecta a segurança e a estabilidade dos equipamentos. Neste caso, é necessário criar sistemas de modo a garantir a segurança das pessoas e de modo a dar flexibilidade e adaptabilidade ao espaço interior.

No que diz respeito ao interior de embarcações a flexibilidade poderá diminuir, pois está condicionalmente interligada com os pesos estabelecidos no seu interior. Para além disto, algumas paredes não podem ser removidas nem flexíveis porque são estruturas fundamentais da sustentação da embarcação.

A cozinha e as instalações sanitárias também têm um grau baixo de flexibilidade devido à passagem de tubagens e esgotos sendo que estes não podem ser alterados sem haver destruição do piso e das paredes.

Por consequente os espaços podem ser flexíveis não pela mudança das áreas privadas mas pela mudança das áreas comuns e das funções no interior do espaço. Para essa transformação funcionar é necessário uma boa previsão a nível das tomadas, interruptores e vãos.

O facto de ter pisos livres e abertos é vantajoso pois não delinea espaços que mais tarde não poderão ter outra função, e para acrescentar facilita à boa mobilidade principalmente para pessoas com mobilidade reduzida.



Página anterior:

Fotografia 110| Sistema de encaixe das cadeiras dos aviões.

Fonte| <https://seatfitting16g.files.wordpress.com/2008/10/aircraft-seat-fitting-for-far-cfr-14-part-121-with-border.jpg>.

Fotografia 111| Sistema de encaixe mais utilizado em cadeiras de barcos.

Fonte| http://www.boatstogo.com/seating_platform.asp.

Fotografia 112| Sistema de encaixe mais utilizado em cadeiras de barcos.

Fonte| http://www.boatstogo.com/seating_platform.asp.

Fotografia 113| Peças necessárias para o sistema de segurança da cadeira de um barco.

Fonte| http://www.boatstogo.com/seating_platform.asp.

4.2.5.4| Soluções modulares

Soluções modelares são um tipo de soluções que não se enquadram com medidas *standard*, pois são criadas especificamente para um espaço e para uma necessidade. São modelos que são previamente definidos para tentar responder às necessidades humanas. Estas soluções podem ser criadas em habitações e equipamentos, sendo que também começam a ter um papel importante noutras áreas.



Página anterior:

Fotografia 114| Carrinho de transporte de refeições utilizado em aviões.

Fonte| <https://sc02.alicdn.com/kf/HTB1l1yyfHpXXXXchaXXXq6xXFXXXL/Aluminium-airline-aeroplane-cart-trolley-for-aircraft.jpg>.

Fotografia 115| Cubos modelares.

Fonte| <http://img.decoora.com/wp-content/uploads/2013/10/cajas-modulares-decoracion-1.jpg>.

Fotografia 116| Cubos modelares.

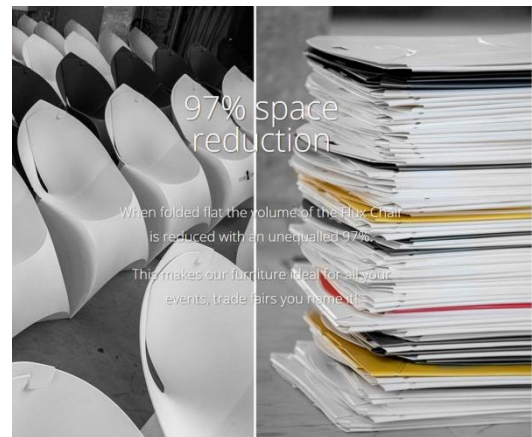
Fonte| [http://www.espaciobetty.com/wp-content/uploads/2012/Galeria/Lago/Net/1/Lago%20Net%20Comp.52\(2\)_t1_01_mini.jpg](http://www.espaciobetty.com/wp-content/uploads/2012/Galeria/Lago/Net/1/Lago%20Net%20Comp.52(2)_t1_01_mini.jpg).

Fotografia 117| Solução modelar com rodas criada por Joe colombo, Bobby Mobile.

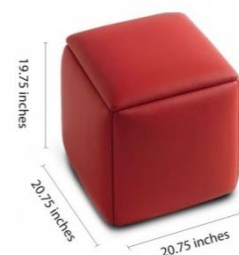
Fonte| http://www.stardust.com/mm5/graphics/00000001/furniture-organizer-bobby-wagon-office-desk-storage-1_380x380.jpg.

4.2.5.4.5| Empilhamento

Empilhamento de cadeiras e mesas é um sistema para facilitar e minimizar a área do espaço de arrumação.



Cube 5 in 1 Ottoman - Dimensions
Converted individual seats are 19" tall x 18" x 18"



Página anterior:

Fotografia 118 | Cadeira *Flux folding chair* reduz 97% do espaço.

Fonte | <https://expandfurniture.com/product/flux-envelope-folding-chair/>.

Fotografia 119 | O Cube 5 in 1 minimiza o espaço e facilita a arrumação.

Fonte | <https://expandfurniture.com/product/cube-5-1-ottoman-seat-space-saver/>.

Fotografia 120 | Cadeira portuguesa empilhada para fácil arrumação.

Fonte | http://arcalo.com/index_htm_files/191.jpg.

4.2.6| Considerações finais

Ao nível de poder político – a intervenção directa das entidades públicas, ao nível do financiamento, das normas de construção e da divulgação das iniciativas, constitui uma condição fundamental de estímulo. Sem o financiamento público e subsídios para projectos flexíveis e experimentais, torna-se difícil o desenvolvimento e a aplicação de estratégias flexíveis, uma vez que a valorização de factores de ordem económica em detrimento de aspectos funcionais põe em causa a aplicação do conceito de flexibilidade e a participação dos utilizadores no processo de concepção da habitação.

Do mesmo modo, sem a adaptação da regulamentação não é possível o desenvolvimento de projectos flexíveis. O papel das entidades governamentais na divulgação da inovação relacionada com este tema, é um dos factores que pode potenciar a aplicação do conceito de flexibilidade.

Ao nível dos projectistas – São os principais incentivadores da aplicação do conceito de flexibilidade, sendo que na maioria dos casos utilizam estratégias de flexibilidade para um melhor desenvolvimento projectual.

Ao nível dos promotores – Muitas vezes, as estratégias da flexibilidade não chegam a ser implementadas, quer devido à falta de aceitação dos promotores ou por estes exigirem um investimento inicial muito elevado.

O que acontece é que os promotores optam por soluções mais económicas mesmo com a condicionante de níveis mais reduzidos de flexibilidade. Contudo, observa-se por parte dos utilizadores uma maior procura por modelos que incorporem flexibilidade, e, por isso, verifica-se uma tendência para os promotores (maioritariamente do mercado de arrendamento) apostarem em soluções que oferecem maior grau de flexibilidade.

Ao nível da indústria da construção – Necessidade de um maior desenvolvimento de sistemas flexíveis diversificados e de boa qualidade. Por sua vez a má qualidade e a sua inter-dependência diminui a potencialidade das estratégias de flexibilidade

4.3| Casos de estudo

4.3.1| Caso de estudo - Embarcação do Douro



Fotografia 121| Exterior da embarcação no rio Douro.

Fonte| http://www.barcadouro.pt/optitravel/www/media/custom/cli_282/image/independencia.jpg.

Ficha técnica	
Nome	Senhora do douro, pode variar (Pirata azul, Independência, Infanta)
País/Cidade	Portugal/Porto
Ano de estreia	1996
Veículo (medidas)	Entre 28m a 38m de comprimento
Velocidade	8-10 Nós
Palavra-chave	Tradição, natureza, turismo, rio

Intuito/ Público-alvo	Modalidade Passeio: -Passeio com degustação de comida e prova de vinho do Porto Modalidade Eventos especiais: -Reuniões, almoços, jantares, festas, aniversários, casamentos, etc Modalidade Cruzeiros temáticos: -Dia dos namorados, dia da mãe, dia mundial do turismo, natal e réveillon, etc, com música ao vivo
Serviço	Restaurante, bar, equipamento áudio
Capacidade	Senhora do douro 80 pessoas, mas pode variar até 250 pessoas (depende da embarcação)

Percurso	Régua – Pinhão – Régua
Duração da viagem	Passeio, Régua- Pinhão- Régua: - Das 12h15 às 18h00 - Das 15h00 às 15h45 desembarque tempo livre no Pinhão Cruzeiros temáticos e eventos especiais: - Variável
Nº de viagens por dia	Passeio, Régua- Pinhão- Régua: - Realizado diariamente, 1 viagem por dia, mediante o nº mínimo de participantes Cruzeiros temáticos e eventos especiais: - Sujeito a marcação
Divisão espacial	- Restaurante - Bar - Cozinha - Sala de refeições - Instalações sanitárias - Zona exterior
Serviço de refeições	Durante o passeio, é dado um aperitivo de vinho do Porto e depois é servida a refeição a bordo. Comida confeccionada na cozinha da embarcação
Ementa	Ementa fixa. - Sopa - Cogumelos salteados - Posta de vitela com molho de pimenta - Açorda de bacalhau - Sobremesa - Água, sumos, vinhos (Doc Douro) e café
Preço	Passeio, Régua- Pinhão- Régua: 60€ Crianças 0-3 anos, grátis Crianças 4-11 anos, 50% desconto Cruzeiros temáticos e eventos especiais: Preço variável Crianças 0-3 anos, grátis Crianças 4-11 anos, 50% desconto

Tabela 14| Ficha técnica relativamente às embarcações da empresa Barcadouro.

Fonte| Realizada pela autora, com base nas informações cedidas pela trabalhadora, Cristina Ferreira, da Barcadouro na BTL 2017.





Página anterior:

Fotografia 122 | Sala de refeições.

Fonte | http://www.cruzeirosnodouro.net/wp-content/uploads/2010/12/phpThumb_generated_thumbnailjpg-3.jpg.

Fotografia 123 | Sala de refeições.

Fonte | <https://www.facebook.com/Barcadouro/photos/a.431488330289186.1073741842.373026942801992/431489763622376/?type=3&theater>.

Fotografia 124 | Sala de refeições.

Fonte | <https://www.facebook.com/Barcadouro/photos/a.378212838950069.1073741828.373026942801992/964381863666494/?type=3&theater>.

Fotografia 125 | Rampa para entrada e saída da embarcação.

Fonte | <https://www.facebook.com/Barcadouro/photos/a.378212838950069.1073741828.373026942801992/858883150883033/?type=3&theater>.

4.3.1.1| Considerações finais

A empresa Barcadouro⁶⁷ apresenta várias modalidades de viagens, sendo que a viagem Régua- Pinhão- Régua é a única em que se vai e se regressa de barco, com a duração de um dia. Nas outras modalidades a ida ou a vinda (só uma delas, opção de escolha por parte do cliente) é feita através de comboio. Para além disto, a empresa tem como oferta cruzeiros temáticos e eventos especiais. Destaca-se ainda:

1. Um dos aspectos positivos é o facto do interior, na modalidade eventos especiais, poder ser transformado consoante o que cada cliente pretender. Este serviço e a decoração do espaço fica a cargo do cliente;
2. Tendo maioritariamente como público-alvo os turistas, pensa-se que o tipo de comida mais adequada seria um prato típico do Porto;
3. O facto do piso superior ser aberto para o céu é realmente uma boa ideia porque mantêm o passageiro mais perto da paisagem e permite aproveitar a temperatura exterior;
4. A entrada e a saída da embarcação são feitas através de uma rampa, facilitando assim as pessoas com mobilidade reduzida;
5. As modalidades de cruzeiros temáticos e eventos especiais são realmente importantes. Focam um nicho de mercado mais pequeno mas alternativo. O factor música ao vivo é um complemento muito bom à viagem;
6. Ao nível do *design* de interiores deparamo-nos com um espaço tradicional, sem grandes apontamentos de inovação, onde a utilização das madeiras é muito predominante;
7. É de salientar as enormes janelas panorâmicas que permitem visualizar a paisagem natural em qualquer zona interior da embarcação;
8. Observou-se que o serviço prestado nesta embarcação é considerado um serviço de boa qualidade. Optam por uma refeição completa e não por uma refeição ligeira. O serviço de pratos e talheres onde é servida a refeição é requintado;

⁶⁷ Disponível em: <http://www.barcadouro.pt/optitravel/online/www/layout11/home/barcadouro.php>, (consultado em Março de 2017).

9. É de referir que a loiça, sobre a mesa, não necessita de qualquer tipo de encaixe, pois não existe turbulência e a embarcação anda numa velocidade adequada a que tudo corra bem;
10. Notou-se também um especial cuidado com a iluminação de tecto, não usando candeeiros caídos porque o pé direito do barco é reduzido, comparado com o de uma habitação. A opção foi colocar focos simples;
11. Em relação às zonas de circulação, percebe-se que foram delineados dois corredores interiores principais, um corredor central e outro ao lado das janelas (apenas de um lado). O pretendido desta zona mais perto das janelas é que seja uma área desocupada de mobiliário porque neste local existe uma grande afluência de passageiros que se dirigem à janela para observar para o exterior;
12. A tripulação usa fardas adequadas escolhidas pela empresa;
13. Segundo a maior parte dos clientes, a viagem e as paisagens são fantásticas, mas a comida não se apresentam sempre com qualidade. É de referir ainda que os clientes sugerem que deveriam ser informados pelos locais onde passam e afirmam que a música ambiente é um facto importante na viagem.⁶⁸

⁶⁸ Disponível em: <https://www.facebook.com/Barcadouro/>, (consultado em Março de 2017).

4.3.2| Caso de estudo - Embarcação da Madeira



Fotografia 126| Exterior da embarcação no mar da Madeira.

Fonte| <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/07/76/63/0c/living-sea-in-desert.jpg>.

Ficha técnica	
Nome	Living Sea
País/Cidade	Portugal - Madeira
Ano de estreia	2013
Veículo (medidas)	22 metros de comprimento
Velocidade	-
Palavra-chave	Gastronomia, turismo, mar

Intuito/ Público-alvo	Modalidade Passeio : - Observação de baleias e golfinhos - Viajar pelo deserto (reserva natural, património mundial da UNESCO) - Viajar ao longo da costa sul da ilha da Madeira - Com música ambiente Modalidade Sunset : - <i>Sunset</i> , com música ambiente
Serviço	Restaurante, bar
Capacidade	65 pessoas
Percurso	Costa sul, oeste da Madeira

Duração da viagem	Modalidade <i>Passeio</i>: -Com duração de 6h00 Modalidade <i>Sunset</i>: -Com duração de 3h00
Nº de viagens por dia	Modalidade <i>Passeio</i>: - Realizado diariamente, 1 viagem por dia Modalidade <i>Sunset</i>: - Realizado diariamente, 1 viagem por dia
Divisão espacial	- Restaurante - Bar - Cozinha - Zona de refeições - Instalações sanitárias - Zona exterior
Serviço de refeições	Durante o passeio, é oferecido biscoitos e espumante e é servida a refeição a bordo (almoço e jantar). Comida confeccionada na cozinha da embarcação. Bar aberto.
Ementa	Ementa variável com: - Dois pratos de carne - Dois pratos de peixe - Sobremesa - Água, sumos, vinhos e café
Preço	Modalidade <i>Passeio</i>: 72€ Crianças 0-4 anos, grátis Crianças 5-10 anos, 50% desconto Modalidade <i>Sunset</i>: 45€ Crianças 0-4 anos, grátis Crianças 5-10 anos, 50% desconto

Tabela 15| Ficha técnica relativamente à embarcação Living Sea.

Fonte| Realizada pela autora, com base nas informações cedidas pelo proprietário da embarcação.





Página anterior:

Fotografia 127| Jantar no exterior da embarcação.

Fonte| https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g189167-d7691695-i122750673-Livingsea-Funchal_Madeira_Madeira_Islands.html.

Fotografia 128| Bufet para os passageiros.

Fonte| https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g189167-d7691695-i122750673-Livingsea-Funchal_Madeira_Madeira_Islands.html.

Fotografia 129| Interior da embarcação.

Fonte| <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=328905523950534&set=pb.100004932673001.-2207520000.1489425151.&type=3&theater>.

Fotografia 130| Exterior da embarcação.

Fonte| <https://www.facebook.com/boatlivingsea/photos/a.593300574130507.1073741828.582279261899305/874895725970989/?type=3&theater>.

Fotografia 131| Exterior da embarcação.

Fonte| <https://www.facebook.com/boatlivingsea/photos/a.690392951087935.1073741829.582279261899305/1060255294101697/?type=3&theater>.

4.3.2.1| Considerações finais

A embarcação Living Sea⁶⁹ tem como oferta dois tipos de modalidades de viagens. Nestes dois tipos, estão incluídos o passeio (ida e volta) e o transporte até ao porto. A modalidade com mais duração (6h00) pretende dar ao cliente uma viagem ao longo da costa sul da ilha da Madeira, com passagem pelo deserto e com observação de baleias e golfinhos. Durante esta viagem é dado um almoço e as bebidas são à descrição durante todo o passeio. A modalidade mais curta (3h00) é realizada durante o por do sol. Destaca-se ainda:

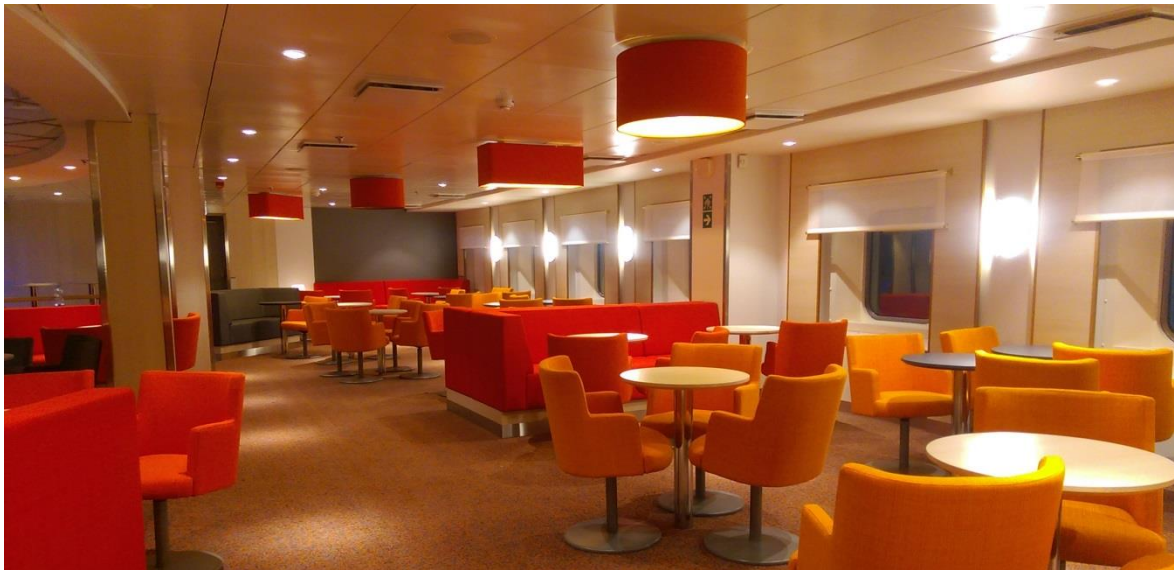
1. A embarcação não utiliza nenhuma estratégia de flexibilidade. Pensa-se que no caso destas duas modalidades também não será necessário a transformação de espaços interiores;
2. Tendo maioritariamente como público-alvo os turistas, percebe-se que o tipo de comida é adequado. O peixe que é servido é fresco, apanhado nos mares da Madeira, e é confeccionado de acordo com a gastronomia típica Madeirense;
3. Optam por uma refeição completa, mas o serviço de pratos e talheres é de média qualidade;
4. Mesmo sendo uma viagem em mar, é de referir que a loiça, sobre a mesa, não tem qualquer encaixe, nem precisa, porque a velocidade é adequada ao momento da refeição. Em contrapartida as portas, mesas e algumas cadeiras necessitam de ser encaixadas ou coladas no piso;
5. É de salientar o facto do piso superior ser aberto, mas destaca-se a preocupação por parte dos donos em colocar uma cobertura para o caso de estar demasiado sol ou mesmo mau tempo. A coberta pode estar completa ou a metade, facilitando assim com que o passageiro possa escolher em que lado pretende ficar;
6. O factor música ambiente é um complemento muito bom à viagem;
7. Ao nível do *design* de interiores deparamo-nos com um espaço simples, sem grandes apontamentos decorativos e inovadores, onde o principal objectivo prende-se na viagem e na completação da natureza e dos cetáceos;

⁶⁹ Disponível em: <https://www.facebook.com/boatlivingsea/>, (consultado em Março de 2017).

8. Ao nível dos materiais vemos o inox em vários equipamentos no interior e a fibra de vidro na maioria dos equipamentos exteriores;
9. Notou-se também que durante todos os passeios os passageiros encontram-se quase sempre no exterior;
10. Em relação às zonas de circulação, percebe-se que existe um corredor central no interior. É uma circulação simples e que resulta bem porque os passageiros não passam muito tempo no interior da embarcação. Exteriormente também há um corredor central que divide duas filas laterais de mesas e cadeiras. Para além disto, há uma zona exterior livre, onde os passageiros podem-se deitar, sentar, estar em pé e até mergulhar para o mar;
11. Observou-se cuidado com a iluminação de tecto, não foram utilizados candeeiros de tecto caídos porque o pé direito do barco é reduzido, comparado com o de uma habitação. A opção foi colocar focos simples;
12. Segundo a maior parte dos clientes, a viagem está muito bem programada, o serviço é de qualidade e a comida é muito boa. Mencionam também que a viagem tem um teor informativo, o que os agradou muito.⁷⁰

⁷⁰ Disponível em: https://www.tripadvisor.pt/ShowUserReviews-g189167-d7691695-r419230534-Livingsea-Funchal_Madeira_Madeira_Islands.html, (consultado a Março de 2017).

4.3.4| Fotografias de interiores de embarcações







Páginas anteriores:

Fotografia 132 | Camarote de uma embarcação.

Fonte | <http://images.r.cruisecritic.com/features/ships/9-best-inside-cabins-4.jpg>.

Fotografia 133 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | <http://arosmarine.com/file/repository/IMAG3291.jpg>.

Fotografia 134 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | http://arosmarine.com/file/repository/DSC_0512.JPG.

Fotografia 135 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | <http://www.decobizz.com/modern-simple-boat-interior-design-4183.html>.

Fotografia 136 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | <http://www.decobizz.com/house-boat-9971.html>.

Fotografia 137 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | <http://www.ship-technology.com/uploads/project/10255/images/237688/large/51-image.jpg>.

Fotografia 138 | Zona exterior de uma embarcação.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/509258670335412495/>.

Fotografia 139 | Zona exterior de uma embarcação.

Fonte | <http://princessyachtsadriatic.de/wp-content/uploads/2016/08/40m-exterior-aft-upper-deck-imperial-princess-1-475x300.jpg>.

Fotografia 140 | Serviço exterior de uma embarcação.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/513973376203211157/>.

Fotografia 141 | Zona exterior de uma embarcação.

Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/428475352021622895/>.

Fotografia 142 | Sala de estar de uma embarcação.

Fonte | https://luxuryescapes.com/magazine/wp-content/uploads/2015/01/Penthouse_SevenSeasExplorer_FI_11-12-14.jpg.

4.3.4.1| Considerações finais

1. Os pavimentos mais utilizados são a madeira e a alcatifa.
2. Observou-se que em vários exemplos a alcatifa é usada em áreas de conforto e a madeira utilizada para demarcar as zonas de passagem.
3. Mobiliário ergonómico e muito confortável. Normalmente fixo ao chão. Quase sempre complementado com almofadas.
4. Em áreas abertas são agrupadas zonas para 4 a 5 pessoas.
5. Quando o pé direito é baixo, optam por focos no tecto. Mas quando o pé direito é um pouco mais alto optam por colocar candeeiros junto ao tecto.
6. O equipamento exterior é maioritariamente com tecido impermeável (fácil de limpar e com mais durabilidade).
7. Devido às inúmeras janelas e à intensa luz que entra optam por usar estores interiores.
8. Ambiente sofisticado e em alguns casos luxuoso.



PROJECTO

Fonte| <https://d1w5usc88actyi.cloudfront.net/wp-content/uploads/2014/05/Corey-Arnold-Fish-Work-Sea-710x489.jpg>.

5| Projecto

5.1| Apresentação do projecto

O presente trabalho de projecto surge como uma proposta inovadora nos Açores:

1. Uma embarcação que dá a conhecer a costa de São Miguel, através de um passeio à volta da ilha.
2. Dando a degustar o melhor dos Açores.
3. Com várias modalidades abrangendo vários tipos de públicos.

Com esta temática desenvolveu-se um projecto que nos mostra uma das maneiras de conceber este espaço interior. O projecto propõe uma remodelação dos espaços interiores e funcionais, preservando a sua estrutura, mas ao mesmo tempo dando-lhe mais conforto e adaptando cada função e actividade a cada público-alvo.

É de salientar que em complemento ao projecto, foi definido um programa que nos informa do tipo de viagens existentes, da lotação de pessoas na embarcação, do tipo de públicos-alvo correspondentes a cada modalidade, das actividades que são possíveis se realizar, do menu gastronómico e do pessoal necessário para trabalhar na embarcação.

Para a concretização deste espaço considera-se fundamental que o ambiente transmita o conceito pretendido e, que acima de tudo, esteja o bem-estar dos passageiros. Para que, estes estejam inteiramente atentos a observar a paisagem e não tenham limitações para o fazerem. Assim sendo, o projecto passa por definir o conceito, escolher as palavras-chaves, criar um painel de inspirações e definir a paleta cromática.

Dá-se a conhecer cada tipo de público consoante cada modalidade, porque são os visitantes que definem o espaço, através das suas necessidades, dos seus percursos, intensões e preferências. Portanto, o espaço é especialmente feito e pensado para os passageiros.

A fundamentação do projecto passa por mostrar a escolha do zonamento conforme cada modalidade e a escolha dos equipamentos de modo a facilitar a sua arrumação e a transformação do espaço. A acrescentar a isto, a criação de fotografias

em 3D e desenhos que demonstram como seria o resultado final da intervenção no espaço.

Na realização projectual deste trabalho, apresenta-se uma proposta a nível do *design* de comunicação, onde é explorada a marca gráfica, o *slogan*, a aplicação da marca sobre diferentes fundos, os bilhetes e as fardas, propondo de uma forma mais generalizada como poderia ser feita a comunicação e a publicidade desta embarcação.

Por fim, para a apresentação pormenorizada do projecto, elaborou-se desenhos técnicos que se encontram no final deste capítulo, nomeadamente: plantas existentes; plantas de intervenção; plantas de organização espacial; plantas de equipamentos das três modalidades; plantas de pavimentos; plantas de iluminação; planta de tectos; cortes verticais; e ainda desenhos de pormenor das seis tipologias de mesas e do carrinho de chá.

.

5.2| Público-alvo

Um dos conceitos mais simples, mas mais importantes do *Marketing* é a definição do *Target*, o público-alvo. O público-alvo, neste caso, é o conjunto de pessoas a quem se pretende chegar com a mensagem. Existem diversas definições para este conceito, mas resumidamente, é o público que procuramos que compre os produtos ou os serviços.

A satisfação do cliente é um ponto-chave para qualquer organização pois este é a sua fonte de rendimento. Além disso, como se pode verificar, no fluxograma abaixo, um cliente satisfeito traz outras vantagens à organização. Um cliente satisfeito é um cliente fiel, que traz novos clientes, ajuda a aumentar a quota de mercado da organização, as suas vendas e, consequentemente, a rentabilidade da própria organização.⁷¹

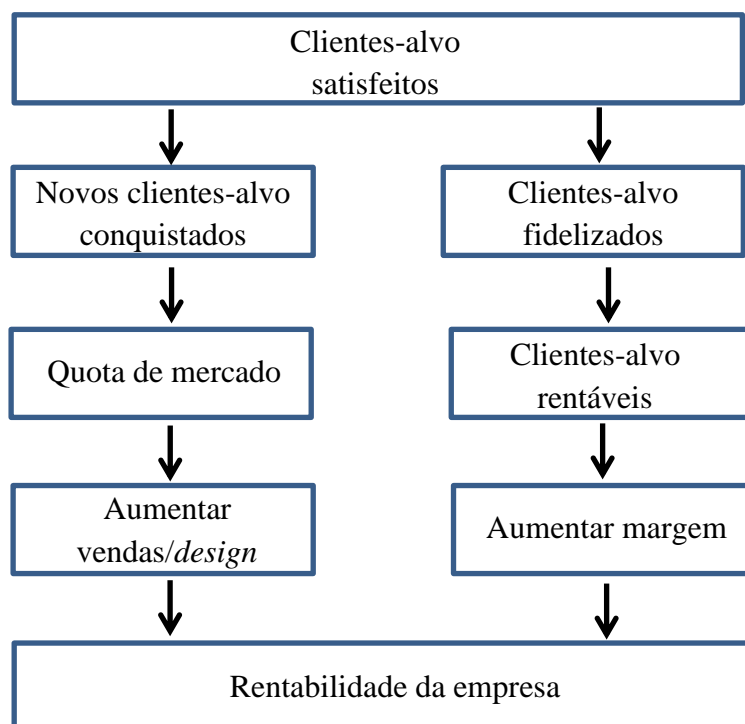


Tabela 16| Vantagens da satisfação do cliente.

Fonte| Realizado pela autora, com base na tese de mestrado de António Luís Figueiredo Mesquita, “Sistema de informação para as Organizações”, pág.1.

⁷¹ António Luís Figueiredo MESQUITA, *WebComercial- Software de Consulta Web para Funcionários Externos*, Viseu, Outubro 2011, p.1 (Dissertação de Mestrado apresentado na Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Viseu do Instituto Politécnico de Viseu, texto policopiado).

Contudo, não basta conhecer o público-alvo, é preciso ter a capacidade de pesquisa, organização, análise e utilização da informação para tomada de decisões. E ter a consciência que a informação obtida pode variar ao longo do tempo, o que faz com que as decisões e os tipos de actividades possam ser alterados.

A escolha do público-alvo correcto faz com que haja:

- Duração do negócio;
- Optimização dos processos da empresa;
- Aumento da eficiência da empresa;
- Aumento da produtividade;
- Redução e controlo de custos;
- Flexibilidade e adequação às alterações do negócio;
- Melhoria na relação/satisfação dos clientes.⁷²

Conforme as actividades pretendidas para a embarcação, e sabendo que existem três modalidades diferentes, foram estipulados os públicos-alvo correspondentes a cada uma das modalidades: Turistas (Modalidade Descobrir São Miguel); pessoas que pretendam realizar passeios temáticos alusivos a datas comemorativas (Modalidade Passeios temáticos); e pessoas que pretendam dar eventos privados (Modalidade eventos especiais). Sabendo porém que a probabilidade de utilização de turistas será muito mais elevada do que os outros dois ramos de público-alvo. Contudo, estes outros dois ramos abrangem um nicho de mercado mais pequeno e alternativo, não menos importante do que o outro.

A intenção é que esta mudança de público-alvo também seja transmitida por uma transformação no interior da embarcação, pois cada público realizará actividades diferentes e revelará necessidades diferentes durante a viagem.

⁷² António Luís Figueiredo MESQUITA, *WebComercial- Software de Consulta Web para Funcionários Externos*, Viseu, Outubro 2011, p.15 (Dissertação de Mestrado apresentado na Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Viseu do Instituto Politécnico de Viseu, texto policopiado).

Nas seguintes tabelas apresentam-se questões para definir o público-alvo. São questões a nível do perfil socio-demográfico, dos hábitos de informação, dos hábitos de comprar e os hábitos de uso.

Público-alvo – Descobrir São Miguel

Perfil socio-demográfico	
Quem são?	Turistas: - Estrangeiros - Portugueses
Hábitos de informação	
Através de que meio se informam?	- Recomendações de familiares e amigos - Internet (<i>site</i> e aplicação) - Brochuras e guias de viagem - Agências de viagens - Experiências de visitas anteriores - Anúncios promocionais nos <i>media</i> - Feiras e eventos promocionais
Hábitos de comprar	
Onde compram?	- Agências de viagens/operadores turísticos - Agências de viagens/operadores turísticos <i>online</i> - <i>Websites</i> das companhias aéreas, alojamentos, empresas de animação turística, etc. - <i>Stand</i> móvel - Contacto telefónico
Em que período do ano compram?	- Época alta e época baixa
Quem compra?	- 0-80 anos, maioritariamente entre os 26-60 anos
Hábitos de uso	
Que actividades realizaram no interior da embarcação?	- Passeio à volta da ilha de São Miguel - Degustação da gastronomia regional - Degustação de chá Açoriano - Degustação de produtos regionais - Espectáculo musical - Prova de licores regionais

Tabela 17 | Perfil do consumidor da modalidade descobrir São Miguel.

Fonte | Tabela realizada pela autora. Informação retida do *site*:

<http://www.observatorioturismoacores.com/analise-integral-do-inquerito-a-satisfacao-do-turista-que-visita-os-acores-verao-iata-2015/>, consultado em Março de 2017.

Com a tabela acima percebe-se que este público em questão pretende descobrir mais da ilha de São Miguel mas também procura um bom programa para passar um dia diferente. É um público que quer acrescentar cultura à sua passagem pela ilha e também conhecer a gastronomia Açoriana. A acrescentar a isto, ainda terão a possibilidade de apreciar um espectáculo musical com artistas regionais. A viagem, à volta da ilha, tem como duração o dia interior, tendo paragem para almoço no porto de Vila Franca do Campo. O início e o fim da viagem serão sempre efectuados no porto de Ponta Delgada.

Público-alvo – Passeios temáticos

Perfil socio-demográfico	
Quem são?	<ul style="list-style-type: none"> - Empresas - Famílias - Grupos de amigos - Outros
Hábitos de informação	
Através de que meio se informam?	<ul style="list-style-type: none"> - Recomendações de familiares e amigos - Através da internet (<i>site</i> e aplicação) - Empresas de eventos - Brochuras e <i>flyers</i> - Experiências anteriores - Feiras e eventos promocionais
Hábitos de comprar	
Onde compram?	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Site</i> e aplicação - <i>Stand</i> móvel - Promotores de eventos - Contacto telefónico
Em que período do ano compram?	- Todo o ano
Quem compra?	- 0-80 anos
Hábitos de uso	
Que actividades realizaram no interior da embarcação?	<ul style="list-style-type: none"> - Passeio à volta da ilha de São Miguel de longa ou de curta duração - <i>Cocktails</i> - Jantares

Tabela 18 | Perfil do consumidor da modalidade passeios temáticos.

Fonte | Realizado pela autora. Informação obtida através do site:

<http://www.observatorioturismoacores.com/analise-integral-do-inquerito-a-satisfacao-do-turista-que-visita-os-acores-verao-iata-2015/>, consultado em Março de 2017.

Com se pode observar na tabela acima, tal como acontecerá na modalidade de eventos especiais trata-se de um público que maioritariamente pertencerá à ilha de São Miguel, onde o principal objectivo é realizar passeios temáticos no interior da embarcação.

O programa da viagem irá depender do tipo de evento. A viagem poderá ser de curta ou longa duração, sendo esta uma decisão a cargo do programador do evento (neste caso, da empresa que irá gerir o funcionamento da embarcação).

Público-alvo – Eventos especiais

Perfil socio-demográfico	
Quem são?	<ul style="list-style-type: none"> - Aniversariantes - Empresas - Clientes que pretendam realizar casamentos - Clientes que pretendam realizar baptizados - Clientes que pretendam realizar festas - Clientes que pretendam fazer uma viagem ao pôr-do-sol - Outros
Hábitos de informação	
Através de que meio se informam?	<ul style="list-style-type: none"> - Recomendações de familiares e amigos - Internet (<i>site</i> e aplicação) - Empresas de eventos - Brochuras e <i>flyers</i> - Experiências de eventos anteriores - Feiras e eventos promocionais
Hábitos de comprar	
Onde compram?	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Site</i> e aplicação - <i>Stand</i> móvel - Promotores de eventos - Contacto telefónico
Em que período do ano compram?	- Todo o ano
Quem compra?	- 0-80 anos
Hábitos de uso	
Que actividades realizaram no interior da embarcação?	<ul style="list-style-type: none"> - Espectáculo musical - Passeio ao pôr-do-sol - Passeio à volta da ilha de São Miguel de longa ou de curta duração - <i>Cocktails</i> - Jantares

Tabela 19| Perfil do consumidor da modalidade eventos especiais.

Fonte| Tabela realizada pela autora. Informação retida do *site*:

<http://www.observatorioturismoacores.com/analise-integral-do-inquerito-a-satisfacao-do-turista-que-visita-os-acores-verao-iata-2015/>, consultado em Março de 2017.

Com é possível ver na tabela acima, trata-se também de um público que maioritariamente pertencerá à ilha de São Miguel, onde o principal objectivo é realizar eventos especiais no interior da embarcação. A concepção do programa da viagem irá depender exclusivamente do evento em questão. A viagem poderá ser de curta ou longa duração, sendo esta uma decisão do cliente e do tempo de duração que quiserem passar no interior da embarcação. O início e o fim da viagem serão sempre efectuados no porto de Ponta Delgada. Sabendo porém que tanto na modalidade de eventos especiais como na modalidade de passeios temáticos propõe-se que as viagens sejam quase sempre de curta duração, pois são eventos específicos e que normalmente não abrangem a duração de um dia inteiro. O início e o fim da viagem serão sempre efectuados no porto de Ponta Delgada.

Com os dados apresentados nas tabelas acima já temos uma noção do perfil do consumidor das várias viagens.

5.2.1| Concorrentes

Com o público-alvo conhecido e estudado, o próximo passo é o seguinte: análise dos concorrentes.

Mas quem são os concorrentes?

Os concorrentes são as empresas que actuam no mesmo ramo de actividade. Neste caso, optou-se por analisar empresas apenas da ilha de São Miguel.

De uma forma sucinta, a pesquisa foi realizada em duas vertentes: na **análise do passeio** e na **análise dos serviços e das modalidades oferecidas pelos concorrentes**. O estudo foi feito com base no “Guia de actividades de animação turística 2015|2016” fornecido na BTL (Feira internacional de turismo). Contudo, a informação não se encontrava totalmente correcta, tendo sido alterada com a confirmação de cada empresa. Optou-se por contactar telefonicamente cada empresa, de modo a obter informações fidedignas. Em alguns casos, houve a necessidade de enviar as questões por *e-mail*.

Analisar a concorrência é fundamental para identificar vantagens e desvantagens, e determinar os pontos fortes e fracos do negócio. Uma das vantagens desta análise é que para além de identificar e perceber os erros que estão a ser cometidos, podem-se aplicar estratégias para não serem feitos os mesmos erros.

Os concorrentes analisados, nas tabelas seguintes, são empresas que actuam no ramo náutico, tendo como principal actividade realizar passeios marítimos, sendo estes passeios de curta ou de longa duração. O importante é perceber o percurso realizado, o serviço, o programa e o custo da viagem.

5.2.1.1| Análise do passeio dos concorrentes

Empresa	Passeio	Duração	Origem de partida	Paragens	Min Max. (pessoas)	Medidas da embarcação (metros)	Mais info.	Preço (euros)
Oceantur	Costa sul ou volta a ilha	5h ou 10h	Marina de Ponta Delgada	Não	- 4	10 m	-	350€ - 650€ (por saída do barco)
Azores Sub Dive Center	Meio dia ou dia inteiro (ou alugar com skyper)	4h ou 8h	Marina de Vila Franca do campo	Não	- 6	6,70 m 9 m	Não inclui combustível – 300€ de caução mais combustível mais iva	Embarcação de 6,70m, 4h – 45€ por pessoa, 8h – 60€ por pessoa Embarcação 9m, 4h – 50€, 8h – 70€
Picos de Aventura	Seawatch (Observação de cetáceos e visita ao ilhéu da vila franca)	3h ou 7h	Ponta delgada	Para observação de cetáceos, paragem na Vila franca no das 7h	8 34 36	10 m 7m	Não inclui transfers	75€ por pessoa (7h) 55€ pessoa (meio dia 3h)
Sailazores Yacht Charter	Passeio em veleiro Alugado	Um dia	Ponta delgada	Não	- 8/10	13,50 m 14,73 m	-	800€ – 1050€
Sailazores Yacht Charter	Passeio em veleiro Alugado	Uma semana	Ponta delgada	Não	- 8/10	13,50 m 14,73 m	-	2550€ – 4150€ 2700€ – 4350€

Seabottom	Observação do fundo do mar (barco do fundo de vidro) Costa sul, sem percurso fixo	2h	Marina de Ponta Delgada	Não	6 20 + skyper e biólogo marinho	10 m	-	25€ por pessoa
Season Challenge	Passeio à vila franca do campo	1h/ 2h ou 6h	Marina de Ponta Delgada ou outro	Não (habitualmente)	1 6 1 14	Joker 6,25 m SACS 10 m	-	Tarifa confidencial
Season Challenge	Passeio ao por do sol	1h/ 2h ou 6h	Marina de Ponta Delgada ou outro	Não (habitualmente)	1 6 1 14	Joker 6,25 m SACS 10 m	-	Tarifa confidencial
Seazores	Aluguer da embarcação com tripulação	Variável	Marina de Ponta Delgada	Variável	- 4	7,5m/ 2,20m	Observação de aves no mar, fotografia de costa ou subaquática, grupo de mergulhadores autónomos	Tarifa confidencial
Seazores	Passeio ao ilhéu da vila franca do campo	4h	Marina de Ponta Delgada	Não	3 6	7,5m/ 2,20m	-	Saída colectiva 80€ por pessoa Saída privada 275€ por saída de barco
Seazores	Passeio ilhéu dos Mosteiros	4h30	Marina de Ponta Delgada	Não	3 6	7,5m/ 2,20m	-	Saída colectiva 90€ por pessoa Saída privada 285€ por saída de barco
Seazores	Passeio lagoa	1h30	Marina de Ponta Delgada	Não	4 6	7,5m/ 2,20m	-	Saída colectiva 30€ por pessoas Saída privada 110€ por saída de barco

Seazores	Passeio ao por do sol	2h30	Marina de Ponta Delgada	Sim, para mergulhar	2 6	7,5m/ 2,20m	-	Saída colectiva 60€ por pessoa Saída privada 200€ por saída de barco
Terra Azul – Azores Whale Watching	Costa sul (observação de cetáceos)	2h30	Terra Azul base: Marina de Vila Franca do Campo	Não	- 22 - 12	10 m 8 m	-	57€ por pessoa
Terra do pico	Avistamento dos ilhéus dos mosteiros e da costa até à Ponta da Ferraria e grutas	1h30	Quiosque da Terra do Pico no Porto dos Mosteiros	Não	4 12	8,50 m	-	15€ por pessoa
Trilhos da Natureza	Costa sul	4h	Portas do Mar	Não	2 6	7 m	-	110€ por pessoa
TurisVerde TM	Parceira	3h ou 6h	Portas do Mar	Não	4 6 Variável dependente da parceria	Variável dependente da parceria	Em parceria (contratam outra empresa para prestar esse serviço)	Variável dependente da parceria
Mobydick	Oberservação de cetáceos	4h	Portas do mar	Sim	- 56	18 m	-	35€ por pessoa
Mobydick	Festas privadas	Alugado à hora	Portas do mar	Sim	- 56	18 m	-	2h – 500€ 3h – 600€
Mobydick	Por do sol	Alugado à hora	Portas do mar	Sim	- 56	18 m	-	2h – 500€ 3h – 600€

Tabela 20| Tabela de passeios de embarcações na ilha de São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora, por via telefónica e por *e-mail*, com base no Guia de actividades de animação turística 2015|2016.

5.2.1.2| Análise dos serviços e das modalidades dos concorrentes

Empresa	Refeição/bar	Divulgação de produtos regionais	Concertos	Venda de produtos	Eventos privados	Festas temáticas	Reuniões de negócios	Instalações Sanitárias
Oceantur	Sim (na viagem de 10h)/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
Azores Sub Dive Center	Não/Não	Não	Não	Não	Sim se for alugado	Não	Não	Não, semi rígidos
Picos de Aventura	Sim (na viagem de 7h saem para comer num restaurante da Vila)/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim (na embarcação maior)
Sailazores Yacht Charter - alugar 1 dia	Não/ Não	Não	Não	Não	Sim	Não	A combinar	Sim
Sailazores Yacht Charter - alugar 1 semana	Não/ Não	Não	Não	Não	Sim	Não	A combinar	Sim
Seabottom	Não/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
Season Challenge	Sim/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Season Challenge	Não/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Seazores - alugar	Sumos; águas e sandes / Não	Não	Não	Não	Não organizam mas alugam para esse fim	Não	Não	Não

Seazores – ilheu da vila franca do campo	Sumos; águas e sandes / Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Seazores - ilhéu mosteiros	Sumos; águas e sandes / Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Seazores - lagoa	Sumos; águas e sandes / Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Seazores por do sol	Sumos; águas e sandes / Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
Terra Azul – Azores Whale Watching	Não/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Terra do pico	Não/ Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Trilhos da Natureza	Sumos e bolachas/ Não	Não	Não	Não	Não organizam mas alugam para esse fim	Não	Não	Sim
TurisVerde TM	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Variável dependente da parceria
Mobydick- observação de cetáceos	Água e lanche / Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
Mobydick – festas privadas	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim
Mobydick – pôr-do-sol	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim

Tabela 21| Tabela de serviços e de programas de embarcações na ilha de São Miguel.**Fonte|** Realizado pela autora, por via telefónica e por *e-mail*, com base no Guia de actividades de animação turística 2015|2016.

Após a realização das tabelas acima referentes ao estudo da concorrência, tiram-se algumas conclusões:

O projecto seria capaz de competir com os concorrentes?

- Sim.

Qual é o diferencial?

- *Design* funcional;
- *Design* ergonómico;
- Flexibilidade interior;
- Possibilidade de viajar no interior ou exterior da embarcação;
- Bares;
- Copa;
- Três modalidades diferentes: **Modalidade descobrir São Miguel; Modalidade passeios temáticos; Modalidade eventos especiais;**

Modalidade descobrir São Miguel:

- Passeio completo à volta da ilha de São Miguel (dia inteiro com paragem para almoço em Vila Franca do Campo);
- Espectáculos musicais ao vivo durante a viagem (artistas regionais);
- Divulgação, promoção e degustação de produtos regionais.

Modalidade passeios temáticos:

- Passeio à volta da ilha de São Miguel de longa ou curta duração (dia inteiro ou meio dia);
- Espectáculos musicais ao vivo durante a viagem (artistas regionais);
- *Cocktail*.
- Jantares.

Modalidade eventos especiais:

- Passeio à volta da ilha de São Miguel de longa ou curta duração (dia inteiro ou meio dia);
- Espectáculos musicais ao vivo durante a viagem (artistas regionais);
- Passeio ao pôr-do-sol;
- *Cocktail*;
- Jantares.

O mercado comporta outra empresa do mesmo ramo ou já está saturado?

- É um mercado ainda em desenvolvimento, por isso comporta perfeitamente outra empresa neste ramo náutico. Que apesar de ser considerada uma actividade do ramo náutico, pode-se considerar que é um novo ramo dentro do ramo náutico. Porque apesar de tudo, o mercado não se encontra saturado nestas actividades, pelo contrário, elas nem existem nos Açores.

Quais os aspectos mais visíveis nas empresas concorrentes?

- Existem doze empresas do mesmo ramo, no entanto estas empresas não se dedicam exclusivamente aos passeios marítimos. As empresas que o fazem estão principalmente

relacionadas com a observação de cetáceos ou com passeios de curta duração. Para além disto, apesar de haver oferta neste nicho de mercado, estas empresas não oferecem uma viagem completa à volta da ilha e as empresas que o fazem, fazem-no em casos esporádicos caso o cliente queira (não realizam a viagem com frequência porque o custo é elevado);

- Nenhuma empresa dá a conhecer os produtos Açorianos;
- Apenas duas empresas têm a modalidade eventos especiais para os clientes que queiram realizar eventos privados no interior da embarcação, sendo que existem outras empresas que permitem este tipo de eventos mas só no caso de o cliente alugar a embarcação (ficando a cargo do cliente toda a organização do evento);
- Nenhuma empresa teve cuidado com o espaço interior da embarcação.

Na análise SWOT, abaixo, podemos observar os pontos fortes e fracos do projecto em comparação com os concorrentes em estudo.

Pontos fortes	Pontos fracos
<ul style="list-style-type: none"> - Embarcação grande - Eventos especiais (eventos privados) - Passeios temáticos - Paragem no porto de Vila Franca do Campo - Possibilidade de passar a viagem no interior ou no exterior da embarcação - Bares - Copa - Degustação de novos sabores - Viagem com espectáculos ao vivo - <i>Design</i> funcional - <i>Design</i> ergonómico - Flexibilidade interior - Espaço multifuncional adaptado a cada público 	<ul style="list-style-type: none"> - Não ter paragem para mergulhar - Longa duração da viagem na modalidade Descobrir São Miguel
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> - Inovação para um novo mercado - Desenvolvimento do turismo de actividades náuticas - Empresas divulgarem os seus produtos regionais - Emprego 	<ul style="list-style-type: none"> - Preços competitivos - Reconhecimento das empresas por já estarem no mercado há muitos anos

Tabela 22| Análise SWOT comparativamente à concorrência e à embarcação "Descobrir São Miguel".

Fonte| Realizado pela autora.

5.3| Modelo de negócio – *Canvas*

<div><div>PARCERIAS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Empresas alimentares (doçarias, licores, chás e bebidas);- Serviço de <i>catering</i>;- Empresa de publicidade;- Empresas de mobiliário, tintas e materiais;- Agências de viagens;- Restaurantes;- Empresas de espectáculos;- Portos dos Açores.</div></div>	<div><div>ACTIVIDADES CHAVE</div><div><div><div>MODALIDADE DESCOBRIR SÃO MIGUEL</div><div><ul style="list-style-type: none">- Viagem pela costa da ilha de São Miguel;- Espectáculo musical;- Degustação de alimentos tipicamente Açorianos;- Prova de chá Gorreana e licores regionais.</div></div><div><div>MODALIDADE PASSEIOS TEMÁTICOS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Passeio à volta da ilha de longa ou curta duração;- Espectáculo musical- <i>Cocktail</i>;- Jantares.</div></div><div><div>MODALIDADE EVENTOS ESPECIAIS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Passeio à volta da ilha de São Miguel de longa ou curta duração;- Passeio ao pôr-do-sol;- Espectáculo musical;- <i>Cocktail</i>;- Jantares.</div></div></div></div>	<div><div>PROPOSTA DE VALOR</div><div><ul style="list-style-type: none">- <i>Design</i> funcional;- <i>Design</i> ergonómico;- Experiência com prova de novos sabores e produtos regionais;- Viagem com espectáculos ao vivo;- Espaço multifuncional adaptado a cada público;- Possibilidade de realizar passeios temáticos e eventos especiais;- Paragem no porto de Vila Franca do Campo;- Possibilidade de viajar no interior ou exterior da embarcação;- Bares.</div></div>	<div><div>RELAÇÃO COM CLIENTES</div><div><div><div>ASSISTÊNCIA PESSOAL</div><div>O cliente pode comunicar com um agente para obter ajuda durante o processo de informação, venda e pós-venda.</div><div>Assistência através de:<ul style="list-style-type: none">- <i>Stand</i> móvel;- Contacto telefónico;- <i>Site</i>;- Aplicação;- Redes sociais;- Promotores.</div></div><div><div>CO-CRIAÇÃO</div><div><ul style="list-style-type: none">- Convidar os clientes a descreverem a sua experiência no <i>site</i>, na aplicação e nas redes sociais;- Pedir aos clientes para adicionarem as suas críticas construtivas para a evolução do serviço prestado.</div></div><div><div>AUTO-SERVIÇO</div><div><ul style="list-style-type: none">- Bilhetes <i>online</i>.</div></div></div></div>	<div><div>SEGMENTO DE CLIENTES</div><div><div><div>MODALIDADE DESCOBRIR SÃO MIGUEL</div><div><ul style="list-style-type: none">- Turistas (estrangeiros e portugueses);- Clientes que pretendem descobrir a costa da ilha de São Miguel;- Clientes entre os 0 e 80 anos, maioritariamente entre os 26 e 60 anos.</div></div><div><div>MODALIDADE PASSEIOS TEMÁTICOS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Empresas;- Famílias;- Grupos de amigos;- Clientes entre 0 e 80 anos;- Outros.</div></div><div><div>MODALIDADE EVENTOS ESPECIAIS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Aniversariantes;- Empresas;- Pretendam realizar casamentos;- Pretendam realizar baptizados;- Festas;- Pretendam fazer uma viagem ao pôr-do-sol;- Clientes entre 0 e 80 anos;- Outros.</div></div></div></div>
	<div><div>RECURSOS CHAVE</div><div><div><div>RECURSO FÍSICO</div><div><ul style="list-style-type: none">- Embarcação;- Mobiliário e equipamentos;- <i>Stand</i> móvel;- Material de espectáculo;- Fardas para a tripulação;- Decoração alusiva para cada modalidade;- Produtos de consumo alimentar.</div></div><div><div>RECURSOS HUMANOS</div><div><ul style="list-style-type: none">- 2 funcionários (recepção / sala de chá, intercalar)- 3 funcionários (um funcionário para bar interior, dois para bar exterior);- Até 3 comandantes;- 1 ou mais convidados para uma zona de espectáculos;- 1 funcionário para suporte móvel e feiras promocionais;- 1 funcionário responsável pelo departamento de marketing e publicidade;- 1 funcionário responsável pelo departamento financeiro.</div></div><div><div>RECURSOS FINANCEIROS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Aquisição da embarcação;- <i>Design</i> de interiores e equipamentos;- <i>Design</i> de comunicação;- <i>Site</i> uma aplicação;- <i>Stand</i> móvel;- <i>Marketing</i> e publicidade.</div></div></div></div>		<div><div>CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO</div><div><div><div>MODALIDADE DESCOBRIR SÃO MIGUEL</div><div><ul style="list-style-type: none">- Internet (<i>site</i> e aplicação);- Brochuras e guias de viagens;- <i>Stand</i> móvel;- Agências de viagens;- Experiências de visitas anteriores- Recomendações de familiares e amigos;- Anúncios promocionais;- Feiras e eventos promocionais;- Contacto telefónico.</div></div><div><div>MODALIDADE PASSEIOS TEMÁTICOS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Internet (<i>site</i> e aplicação);- Brochuras e folhetos;- <i>Stand</i> móvel;- Empresas de eventos;- Experiências anteriores;- Recomendações de familiares e amigos;- Feiras e eventos promocionais;- Contacto telefónico.</div></div><div><div>MODALIDADE EVENTOS ESPECIAIS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Internet (<i>site</i> e aplicação);- Brochuras e folhetos;- <i>Stand</i> móvel;- Empresas de eventos;- Experiências de eventos anteriores;- Recomendações de familiares e amigos;- Feiras e eventos promocionais;- Contacto telefónico.</div></div></div></div>	

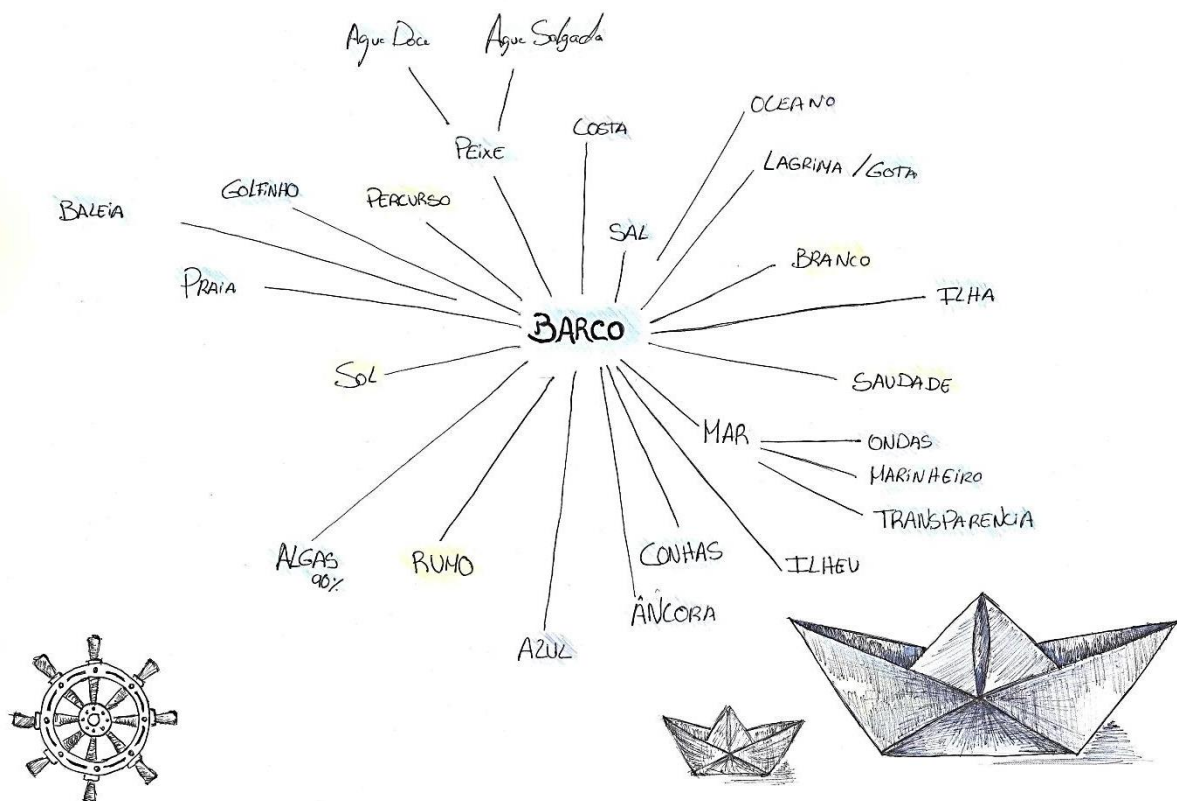
<div><div>ESTRUTURA DE CUSTOS</div><div><div><div><div>- Aquisição da embarcação;</div><div>- Atracagem da embarcação;</div><div>- Mobiliário, equipamentos e materiais;</div><div>- Combustível;</div><div>- <i>Marketing</i> e publicidade;</div><div>- <i>Site</i> e aplicação;</div><div>- Fardas;</div><div>- Refeições;</div><div>- Produtos alimentares;</div><div>- Proj. de <i>design</i> de interiores e <i>design</i> de comunicação;</div></div><div><div>- Funcionários;</div><div>- Convidados especiais;</div><div>- Despesas de água, luz e gás;</div><div>- Manutenção da embarcação;</div><div>- <i>Stand</i> móvel;</div><div>- Material de espectáculo;</div><div>- Custos administrativos;</div><div>- Seguros e requisitos legais.</div></div></div></div></div>	<div><div>FLUXO DE RECEITAS</div><div><ul style="list-style-type: none">- Bilhetes individuais;- Festas privadas;- Reuniões de negócios;- Percentagem sobre todos os produtos vendidos;- Patrocinadores;- Publicidade no <i>site</i> e na aplicação;- Taxa pela promoção do comércio local.</div></div>
--	---

Tabela 23| Modelo de negócios – canvas.
Fonte| Realizada pela autora.

5.4| Conceito

O *design* de interiores, enquanto actividade projectual com bases metodológicas, tende a ver a aplicação dos seus diferentes ramos ao produzir equipamentos, objectos, imagens, e mensagens que poderão fazer a diferença na criação de interiores. Todos eles pretendem, invariavelmente, responder a um conjunto de necessidades que a sociedade vai impondo.

A criação de espaços interiores multifuncionais com o intuito de relatar uma história, de transmitir a cultura da RAA, e de apelar à prova e compra dos produtos da ilha de São Miguel, são apenas algumas das muitas representações que iram estar presentes no interior da embarcação.

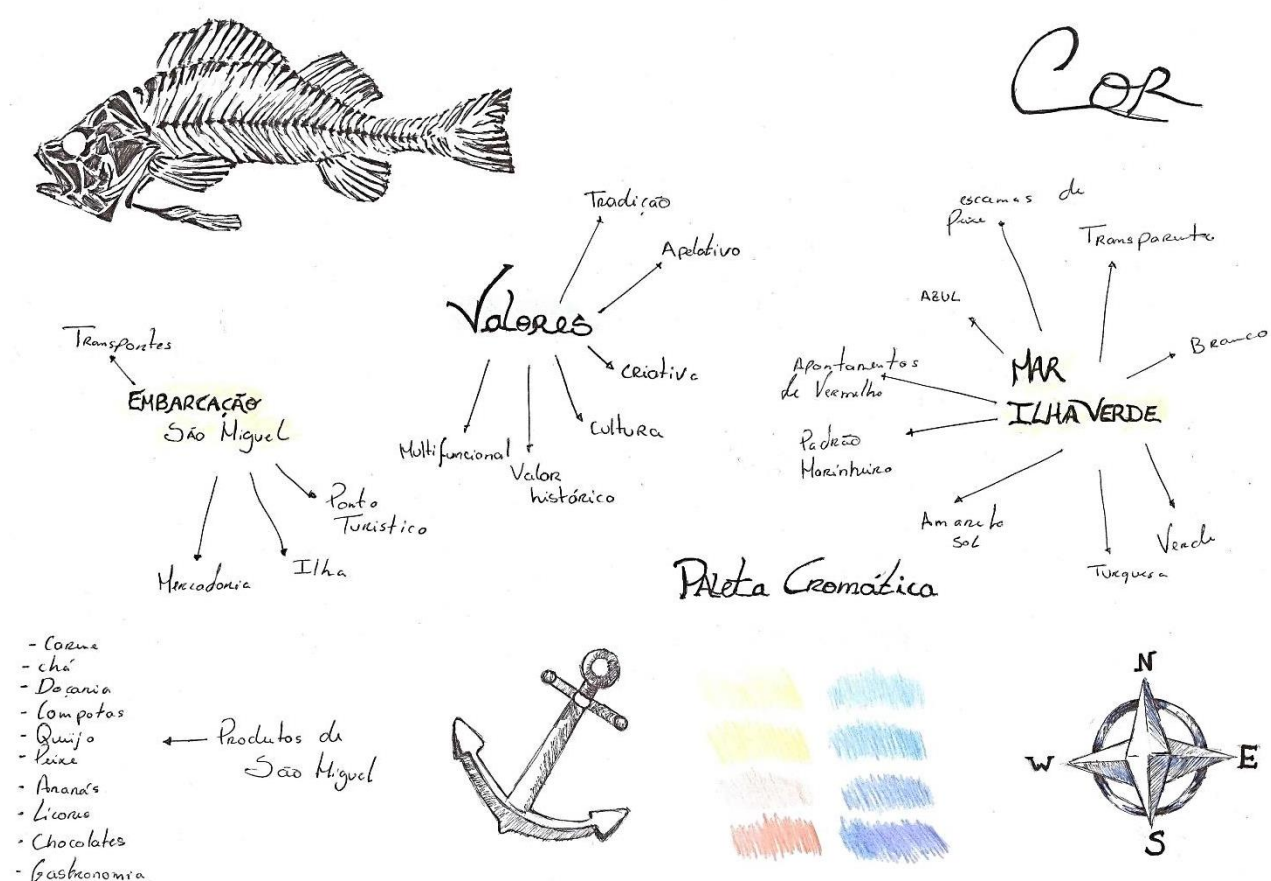


Fotografia 143| Brainstorm.

Fonte| Desenho realizado pela autora.

5.4.1| Palavras- chave

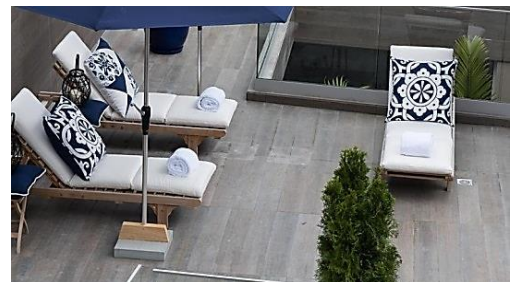
Design de Interiores e Equipamento Ergonomia Âncora
Sustentabilidade Costa Valores Cultura Ilha Ondulação
Multifuncionalidade Sol
Transparência Ondas Mobilidade Mar
Tradicional Maresia Comunicação Rota Atracagem
Regional



Fotografia 144| Brainstorm, relativo à embarcação, aos valores e à ilha de São Miguel.

Fonte| Desenho realizado pela autora.

5.4.2| Painel de inspirações - *Moodboard*



Página anterior:

Fotografia 145| Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.

Fonte| <https://www.wotif.com/Sao-Miguel-Island-Hotels-Hotel-Casa-Hintze-Ribeiro.h13187581.Hotel-Information>.

Fotografia 146| Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.

Fonte| <http://www.adagiotours.be/fotos/7435/Casa%20Hintze%20Ribeiro%20-%20Room%201.jpg>.

Fotografia 147| Cartaz Keep calm & cruize on.

Fonte| https://lh5.googleusercontent.com/-scz8ObaHk4s/U3K_ts2UOfI/AAAAAAAAAD6I/mw0BSsvzsQs/w1583-h2048/keepcalm.jpg.

Fotografia 148| Objecto de intervenção, embarcação.

Fonte| Fotografia da autora.

Fotografia 149| Quarto alusivo a decoração náutica.

Fonte| <http://ahigo.net/4978-tranquil-nautical-themed-bedroom/nautical-themed-bedroom-with-mirror-and-navy-blue-walls/>.

Fotografia 150| Madeira acácia.

Fonte| Fotografia da autora.

Fotografia 151| Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.

Fonte| Fotografia da autora.

Fotografia 152| Hotel Hintze Ribeiro, Ponta Delgada.

Fonte| <http://hotel-casa-hintze-ribeiro.visit-azores.info/data/Photos/OriginalPhoto/1827/182760/182760060.JPEG>.

Fotografia 153| Tecidos nos tons de azuis.

Fonte| <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/66/49/f2/6649f237b4ab01cdadc283b84c0c54a0.jpg>.

Fotografia 154| Moodboard Santorini.

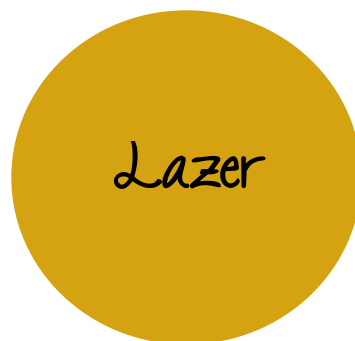
Fonte| <http://blog.carra.bg/wp-content/uploads/2015/02/MOODBOARDS-santoriniblue-2.jpg>.

Fotografia 155| Espaço exterior.

Fonte| <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/1c/b2/8e/1cb28eb3c23acfa274bbf7d0e9b64f4b.jpg>.

5.4.3| Paleta cromática

A temática prende-se essencialmente numa paleta cromática nos tons de azuis, verdes e amarelos. Cores predominantes e representativas da ilha de São Miguel.



Discover São Miguel *OCEAN*

Ocean foca-se na temática principal do interior da embarcação,. Esta paleta cromática oferece aos clientes uma experiência que transmite tranquilidade, ternura, paz de espírito e segurança.



Discover São Miguel *ADVENTURE*

Adventure foca-se em transmitir para os visitantes a aventura do conhecimento e da descoberta da ilha de São Miguel. Isto é transmitido



Discover São Miguel *LEISURE*

Leisure foca-se no bem-estar e no conforto dos seus visitantes. Experienciando uma viagem única e degustando os melhores produtos que a ilha de São Miguel tem para oferecer.



Página anterior:

Fotografia 156| Conceito da tonalidade “*ocean*” da paleta cromática.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 157| Conceito da tonalidade “*adventure*” da paleta cromática.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 158| Conceito da tonalidade “*leisure*” da paleta cromática.

Fonte| Realizado pela autora.

5.5| Percurso dos passeios e programa de actividades dos passeios

A embarcação “Conhecer São Miguel” está destinada a realizar passeios à volta da ilha de São Miguel, e por isso, criou-se três itinerários. A escolha destes itinerários passa pela duração que é necessário estar no interior da embarcação para realizar cada modalidade. Sabendo que a modalidade “Descobrir São Miguel” terá um passeio de duração de um dia inteiro (longa duração), a modalidade “Passeios temáticos” terá a opção de realizar os passeios em meio-dia ou em dia inteiro (curta ou longa duração) e a modalidade “Eventos especiais” ficará ao critério da empresa e do cliente conforme o evento que pretendam realizar (curta ou longa duração).

O passeio “Descobrir São Miguel” terá início às 9:30h, no porto de Ponta Delgada para realização de *check-in* e embarque, aproveitando um passeio pela costa até ao porto de Vila Franca do Campo onde se procederá ao desembarque para almoçar num restaurante em Vila Franca. O regresso à embarcação será às 15:00h (porto de Vila Franca do Campo) para continuar o passeio à volta da ilha de São Miguel. À tarde será oferecido um lanche onde se degustará produtos regionais (chás e queijada da Vila Franca do Campo). A hora prevista para chegada ao porto de Ponta Delgada é às 19:00h chegando assim ao fim dos serviços.

Na modalidade de “Passeios temáticos”, os horários serão definidos conforme o passeio, contudo, os passeios de longa duração irão seguir os mesmos horários e percurso que os passeios “Descobrir São Miguel”. No caso de ser um passeio de curta duração poderá optar-se por um passeio de manhã, da tarde ou ao final do dia. O percurso do passeio de curta duração poderá ser feito por dois trajectos, ou opta-se pelo que tem início em Ponta Delgada, passa pela Lagoa e Vila Franca do Campo e depois regressa ao porto de Ponta Delgada, ou opta-se pelo passeio com início em Ponta Delgada passando pela Ribeira Grande e regressando ao porto de Ponta Delgada. Tudo dependerá do evento e do período do dia em que se realizará o passeio.

Por fim, na modalidade “Eventos especiais” irá ser utilizado o mesmo pensamento da modalidade de “Passeios temáticos”.

Abaixo, segue-se, de forma esquemática, os percursos possíveis de se realizar em cada modalidade.

Modalidade “Descobrir São Miguel” (itinerário de longa duração)

1. Ponta Delgada
2. Lagoa
3. Vila Franca do Campo
4. Povoação
5. Nordeste
6. Ribeira Grande
7. Ponta Delgada

Modalidade “Passeios temáticos” (três opções de itinerários, um de longa duração e dois de curta duração)

- | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------|
| 1. Ponta Delgada | 1. Ponta Delgada | 1. Ponta Delgada |
| 2. Lagoa | 2. Lagoa | 2. Ribeira Grande |
| 3. Vila Franca do Campo | 3. Vila Franca do Campo | 3. Ponta Delgada |
| 4. Povoação | 4. Lagoa | |
| 5. Nordeste | 5. Ponta Delgada | |
| 6. Ribeira Grande | | |
| 7. Ponta Delgada | | |

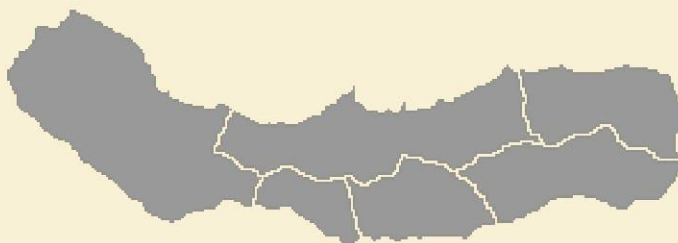
Modalidade “Eventos especiais” (três opções de itinerários, um de longa duração e dois de curta duração)

- | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------|
| 1. Ponta Delgada | 1. Ponta Delgada | 1. Ponta Delgada |
| 2. Lagoa | 2. Lagoa | 2. Ribeira Grande |
| 3. Vila Franca do Campo | 3. Vila Franca do Campo | 3. Ponta Delgada |
| 4. Povoação | 4. Lagoa | |
| 5. Nordeste | 5. Ponta Delgada | |
| 6. Ribeira Grande | | |
| 7. Ponta Delgada | | |

Descobrir São Miguel

Discover São Miguel

Ponta Delgada  Vila Franca do Campo  Ponta Delgada



2^a 3^a 4^a 5^a 6^a S D
M T W T F S S

Porto de Ponta Delgada
Check-in/Embarque
(Partida para Vila Franca do Campo)
Passeio pela costa
Welcome gift

9:30



Porto de Ponta Delgada
Check-in/Boarding
(Departure to Vila Franca do Campo)
Walking along the coast
Welcome gift

Porto Vila Franca do Campo
Chegada/Desembarque
Almoço
Tempo livre



Porto Vila Franca do Campo
Arrival/Landing
Lunch
Free time

Regresso ao barco
Passeio pela costa
Partida para Ponta Delgada
Lanche na sala de chá

15:00



Return to the boat
Walking along the coast
Departure to Ponta Delgada
Snack in the tea room

Porto de Ponta Delgada
Chegada [hora prevista] /Fim dos nossos serviços

19:00



Porto de Ponta Delgada
Arrival [estimated time] /End of our services



DISCOVER
SÃO MIGUEL



+351 916898024



reservas@discoversaomiguel.com



www.facebook.com/discoverSãoMiguel

Passeios Temáticos

Theme Rides

Dia dos Namorados	Valentine's Day
Dia da Mãe	Mother's Day
Magusto de S.Martinho	St. Martin's "Magusto"
Natal & Reveillon	Christmas Parties & Reveillon
Dia do Pai	Father's Day
Dia dos Amigos	Friend's Day
Dia das Amigas	Friend's Day

2^a 3^a 4^a 5^a 6^a S D
M T W T F S S

Eventos Especiais

Special Events

Programas especiais	Special programs
Reuniões, festas, aniversários,	Meetings, parties, birthday
casamentos, baptizados,	parties, weddings,
outros	and so on

Sujeitos a mínimo de participantes

Minimum participants required



+351 916898024



reservas@discoversaomiguel.com



www.facebook.com/discoverSãoMiguel

Descobrir São Miguel

Discover São Miguel



1. Ponta Delgada
2. Lagoa
3. Vila Franca do Campo
4. Povoação
5. Nordeste
6. Ribeira Grande
7. Ponta Delgada

Passeios Temáticos

Theme Rides



1. Ponta Delgada
2. Lagoa
3. Vila Franca do Campo
4. Lagoa
5. Ponta Delgada

1. Ponta Delgada
2. Ribeira Grande
3. Ponta Delgada



+351 916898024



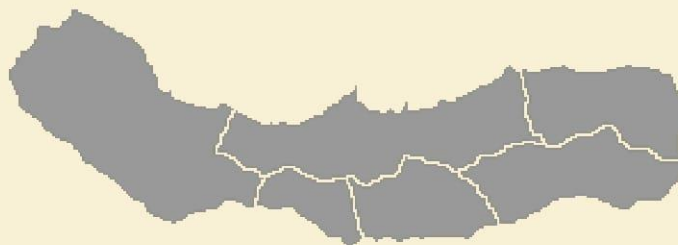
reservas@discoversaomiguel.com



www.facebook.com/discoverSãoMiguel

Eventos Especiais

Special Events



Sem percurso definido, a combinar com o cliente.

Without defined path, to be combined with the client.



+351 916898024



reservas@discoversaomiguel.com



www.facebook.com/discoverSãoMiguel

5.6| Menu gastronómico

Para o almoço em Vila Franca do Campo, na modalidade “Descobrir São Miguel” irá ser servido um menu completo, num restaurante com pratos tradicionais Açorianos, numa versão *gourmet*. O menu apresenta 6 etapas, sempre acompanhadas por vinho, água ou sumos.

1. Entradas
2. Sopa
3. Pratos *gourmet* (prato de peixe e prato de carne)
4. Sobremesas
5. Café
6. Digestivo

Todas as iguarias serão servidas pelos empregados, encarregados do restaurante, um etapa de cada vez, para que o passageiro possa saborear o prato confeccionado e usufruir do melhor que Vila Franca tem para oferecer.

Na zona de chá serão servidas três variedades de chá Gorreana, confeccionado em São Miguel, desde 1883. Actualmente é a única plantação da Europa. Irão ser dados à escolha o chá preto, o chá verde ou o *orange*. Acompanhado com o chá será servida uma tradicional queijada da Vila Franca do Campo.

Nas outras modalidades (quando for necessário e o programa assim o justifique) também se apresenta o mesmo tipo de menu, podendo estas refeições serem realizadas no interior da embarcação.

5.7| Funcionários/ Pessoal necessário

2 – Funcionários para a recepção / zona de chá, sala de estar e sala de refeições (intercalar)

3 – Funcionários para os bares (1 funcionário para o bar interior e 2 funcionários para o bar exterior)

3 (até) – Comandantes

1 ou mais – Convidado(s) para actuar na zona de espectáculos

1 – Funcionário para limpeza da embarcação

1 - Funcionário para o *stand* móvel e feiras promocionais (promotor para casos temporários)

1 – Funcionário responsável pelo departamento de marketing e publicidade (casos temporários)

Total = 6/8 empregados + 3 (até) comandantes + 1 ou mais convidado(s)

Na modalidade descobrir São Miguel, ao entrarem na embarcação os passageiros terão de se dirigir à recepção para verificar os bilhetes. Na recepção também será fornecido a cada passageiro um *flyer* onde poderão ver todas as ofertas a que têm direito. Propõe-se que existam duas pessoas na recepção, uma para confirmação de bilhetes e outra para entregar de *flyers*. Estes dois funcionários, depois de receberem todos os passageiros, saem da recepção e asseguram outro posto, neste caso a zona de estar e a zona de chá.

O serviço do bar interior é suportado por uma pessoa que se encarrega de servir no interior durante toda a viagem. No bar exterior o fluxo de pessoas é maior daí se propor dois funcionários para assegurar o trabalho.

Os espectáculos musicais podem ser feitos tanto no palco interior como no palco exterior, a escolha irá depender da meteorologia e do tipo de evento que se estará a realizar. Para esta zona apenas é necessário o artista musical ou a banda.

A zona dos comandos será assegurada por até três comandantes. Será necessário um funcionário que se encontre sempre disponível para a limpeza da embarcação.

Em relação a trabalhadores temporários, propõe-se que existam no mínimo dois, um para o *stand* móvel e as feiras promocionais e outro que ficará responsável pelo *marketing* e publicidade.

Na modalidade passeios temáticos, propõe-se os mesmos trabalhadores que na modalidade descobrir São Miguel. Na modalidade eventos especiais, como o evento é proposto pelo cliente e não pela empresa responsável pela embarcação, deste modo esta modalidade poderá estar sujeita a serem necessários mais ou menos elementos da tripulação.

5.8| Programa funcional - áreas e funções

Convés

Recepção: Pequena zona à entrada para receber os passageiros e confirmar os bilhetes para a viagem. Na recepção cada passageiro irá receber de oferta um *flyer* com os pontos turísticos mais importantes a visitar.

Função: receber, comunicar, apresentar, confirmar.

Sala de estar/ Sala de refeições/ Zona de chá: Após a entrada e passagem pela recepção, os passageiros podem sentar-se e usufruir da sua viagem. Esta zona de estar está acompanhada com um bar. Zona onde irão ser oferecidos e dados a provar as três variantes de chá Gorreana acompanhado com uma queijada da Vila Franca do Campo. É neste área que se realiza a flexibilidade espacial nas três modalidades, sendo transformada em sala de refeições.

Função: sentar, descansar, conhecer, conviver, reunir, falar, festejar.

Função: sentar, conhecer, conviver, festejar, degustar.

Função: sentar, conviver, servir, provar, degustar.

Bar: A embarcação irá dispor de dois bares, um de apoio ao convés e outro no tombadilho. Sendo que o primeiro servirá a zona de estar.

Função: pedir, preparar, servir.

Salas: A embarcação irá dispor de 3 salas (antigos camarotes).

Função: sentar, conviver, socializar.

Instalações sanitárias: Quatro instalações sanitárias. Um para homens e uma para mulheres. E outras duas para a tripulação, existentes numa área restrita de serviço.

Função: sentar, usar, limpar, lavar.

Copa (sujos e limpos): A copa será dividida em zona de limpos (para receber o *catering*), zona de sujos e empratamento. As refeições serão recebidas por um serviço de *catering* e depois empratadas na copa da embarcação.

Função: guardar, preparar, empratar, lavar, arrumar.

Arrumos/Armazéns: Espaço para arrumar utensílios que não sejam necessários estar à mão para serem usados no momento.

Função: receber, guardar, arrumar, usar.

Tombadilho

Bar: A embarcação irá ter dois bares, um de apoio ao convés e outro no tombadilho. Sendo que o segundo servirá a *zona lounge* (área exterior).

Função: pedir, preparar, servir.

Sala de refeições da tripulação: Sala destinada a servir de espaço para a tripulação ter a sua privacidade para realizar refeições. Também servirá de sala de convívio e de descanso.

Função: preparar, sentar, comer, descansar, conviver.

Zona de espectáculos: Área destinada a espectáculos musicais de bandas e músicos regionais.

Função: observar, ouvir, dançar.

Zona lounge: É um espaço livre onde os passageiros podem interagir de uma maneira relaxada e desfrutando de bebidas refrescantes. É um local onde irá ser reproduzida música ao vivo, em som ambiente, permitindo que as pessoas possam conversar. É um espaço confortável onde os passageiros se sentam e esperam o acontecimento de algum evento. O grande intuito deste espaço é contemplar a paisagem costeira da ilha de São Miguel.

Função: sentar, relaxar, ouvir, beber, descontrair, conviver.

Arrumos/Armazéns: Espaço para arrumar utensílios que não sejam necessários estar à mão para serem usados no momento.

Função: receber, guardar, arrumar, usar.

5.8.1| Zonamento

Neste projecto, a intenção é criar um zonamento espacial flexível consoante as necessidades de cada público-alvo. Por isso, a percepção e a definição destas zonas torna-se um ponto fulcral no projecto.

Para uma melhor percepção do zonamento para cada modalidade, optou-se por criar tabelas onde se percebe quais seriam as zonas necessárias para cada modalidade.

Modalidade descobrir a ilha de São Miguel	
Recepção	✓
Zona de estar	✓
Zona de refeições	X
Zona de refeições tripulação	✓
Zona <i>lounge</i> exterior	✓
Zona de chá	✓
Cozinha	X
Copa	X
Zona de espectáculos	✓
Instalações Sanitárias	✓
Camarotes	X
Arrumos	✓

Tabela 24| Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizada pela autora.

X – Não é necessário para o bom funcionamento no interior.

✓ - É necessário para o bom funcionamento no interior.

Modalidade eventos especiais	
Recepção	✓
Zona de estar	✓
Zona de refeições	✓
Zona de refeições tripulação	✓
Zona <i>lounge</i> exterior	✓
Zona de chá	X
Cozinha	X
Copa	✓
Zona de espectáculos	✓
Instalações Sanitárias	✓
Camarotes	X
Arrumos	✓

Tabela 25 | Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade eventos especiais.

Fonte | Realizada pela autora.

X – Não é necessário para o bom funcionamento no interior.

✓ - É necessário para o bom funcionamento no interior.

Modalidade passeios temáticos	
Recepção	✓
Zona de estar	✓
Zona de refeições	✓
Zona de refeições tripulação	✓
Zona <i>lounge</i> exterior	✓
Zona de chá	X
Cozinha	X
Copa	✓
Zona de espectáculos	✓
Instalações Sanitárias	✓
Camarotes	X
Arrumos	✓

Tabela 26 | Necessidades a nível do zonamento para o público da modalidade passeios temáticos.

Fonte | Realizada pela autora.

X – Não é necessário para o bom funcionamento no interior.

✓ - É necessário para o bom funcionamento no interior.

Após a realização destas três tabelas, entendeu-se que existem zonas que serão fixas (permanentes), zonas flexíveis e zonas inúteis (não necessárias para o projecto). Esta tabela abaixo é fundamental para a definição do zonamento da embarcação, pois é a partir daqui que se pode projectar com uma melhor clareza estas zonas.

Zonas	Zonas fixas	Zonas com flexibilidade	Zonas inúteis
Recepção	✓		
Zona de estar		✓	
Zona de refeições		✓	
Zona de refeições tripulação	✓		
Zona <i>lounge</i> exterior	✓		
Zona de chá		✓	
Cozinha			✓
Copa	✓		
Zona de espectáculos	✓		
Instalações Sanitárias	✓		
Camarotes*			✓
Arrumos	✓		

* Os camarotes serão transformados em salas.

Tabela 27| Representação das zonas uteis e fixas, das zonas com flexibilidade e das zonas inúteis.

Fonte| Realizado pela autora.

✓ - É necessário para o bom funcionamento no interior.

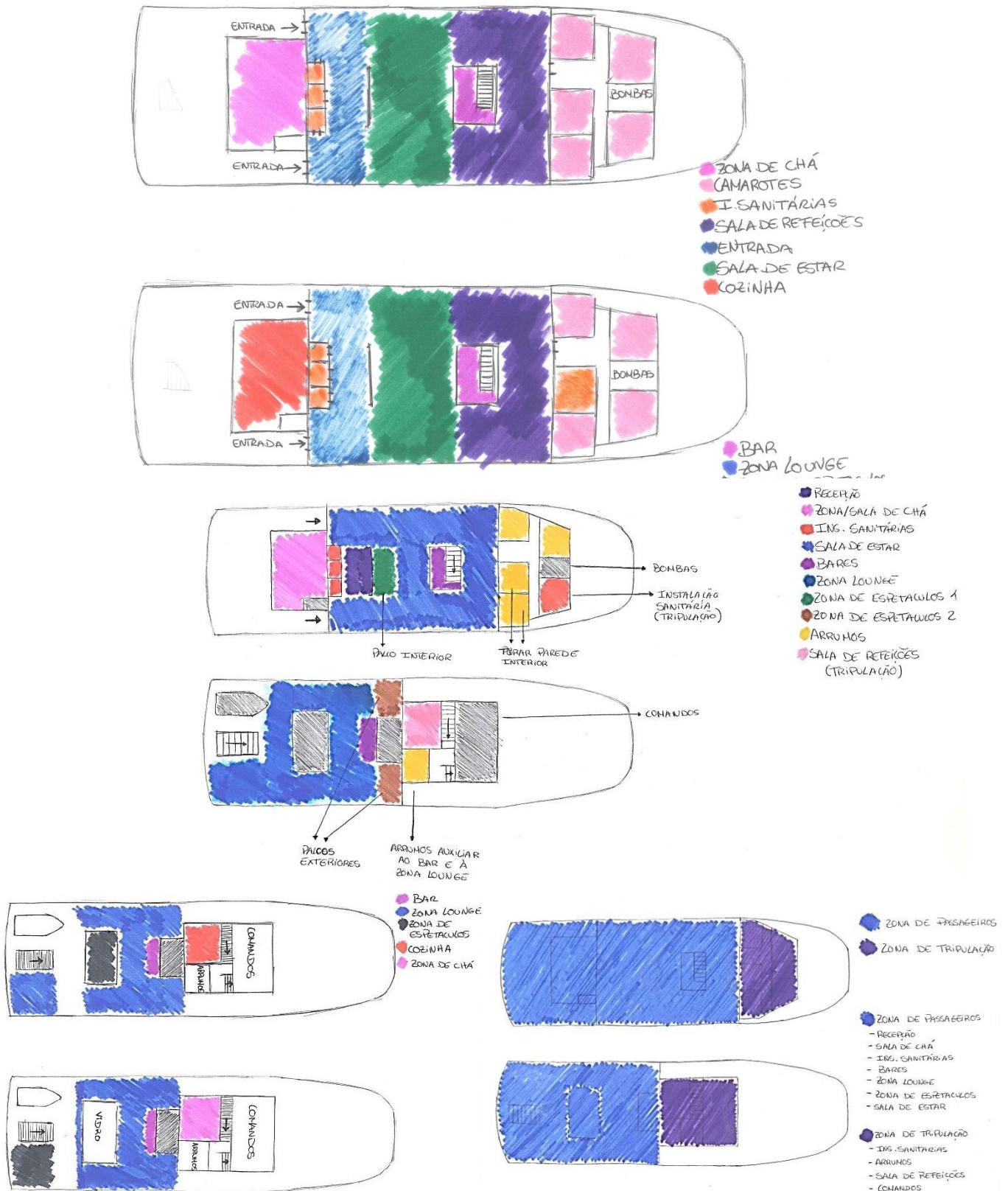
Após analisar algumas considerações importantes acima referidas, conclui-se:

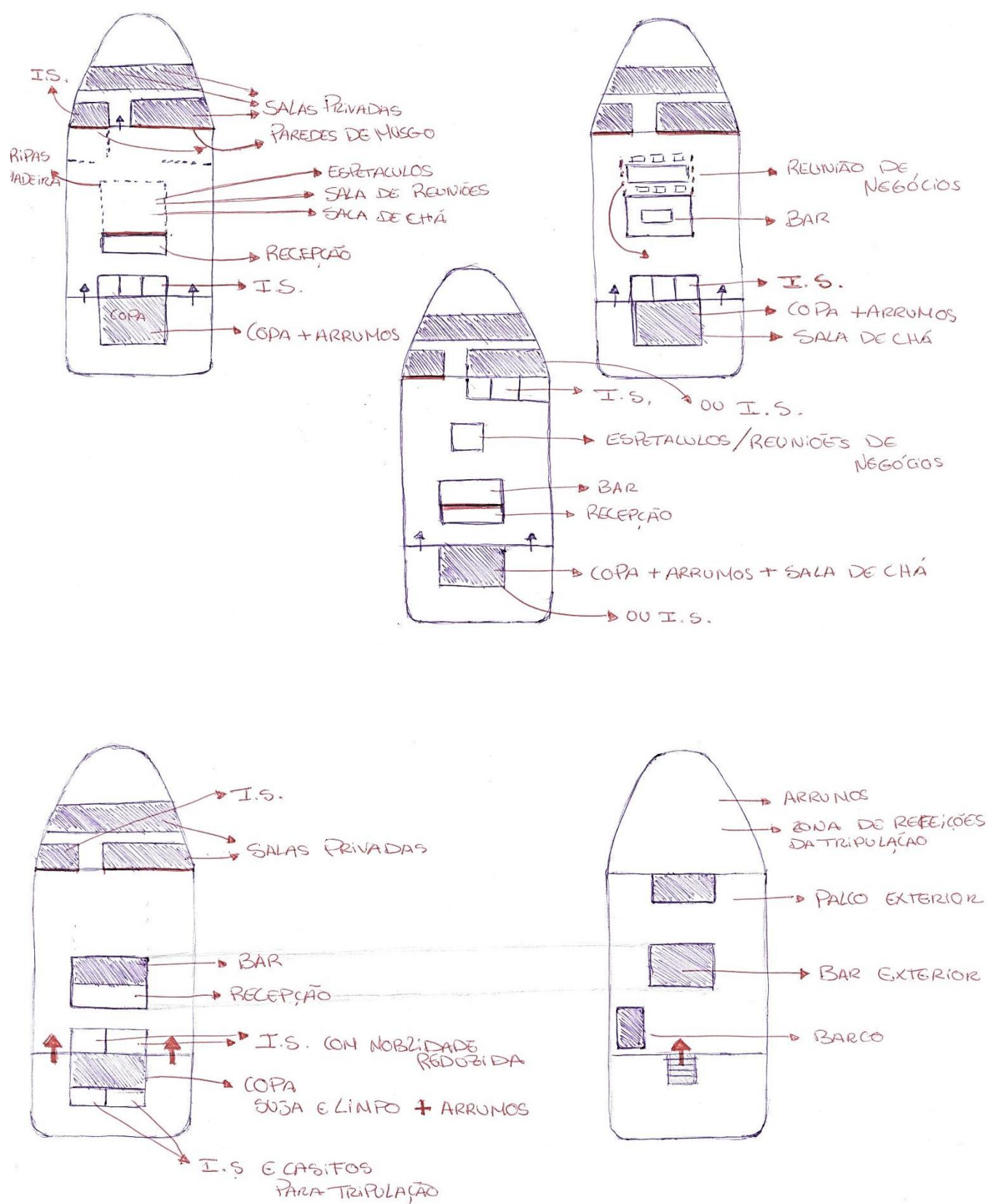
	Modalidade Descobrir São Miguel	Modalidade Passeios temáticos	Modalidade Eventos especiais
Programa de espaços	<ul style="list-style-type: none"> - Recepção - Sala de estar - Sala de refeições da tripulação - Zona <i>lounge</i> - Zona de espectáculos - Arrumos/ Armazéns - Zona de chá - I.S. - Salas privadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Recepção - Sala de estar - Sala de refeições - Sala de refeições da tripulação - Zona <i>lounge</i> - Zona de espectáculos - Arrumos/ Armazéns - I.S. - Copa - Salas privadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Recepção - Sala de estar - Sala de refeições - Sala de refeições da tripulação - Zona <i>lounge</i> - Zona de espectáculos - Arrumos/ Armazéns - I.S. - Copa - Salas privadas
Capacidade (passageiros)	Até 87 passageiros	Até 88 passageiros	Até 78 passageiros
Duração	Dia inteiro	Meio-dia ou dia inteiro	Meio-dia ou dia inteiro
Espaços fixos fundamentais	<ul style="list-style-type: none"> - Zona <i>lounge</i> - Recepção -Bares - I.S. - Salas privadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Zona <i>lounge</i> - Recepção -Bares - I.S. - Copa - Salas privadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Zona <i>lounge</i> - Recepção -Bares - I.S. - Copa - Salas privadas
Flexibilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Zona de chá - Sala de estar - Zona de espectáculos 	<ul style="list-style-type: none"> - Sala de estar - Sala de refeições - Zona de espectáculos 	<ul style="list-style-type: none"> - Sala de estar - Sala de refeições - Zona de espectáculos
Organograma (fortes relações de espaços)	Interior ↓ Exterior ↓ I.S. ↓ Bares	Interior ↓ Copa ↓ Exterior ↓ Bares ↓ I.S.	Interior ↓ Copa ↓ Exterior ↓ Bares ↓ I.S.
Relação entre os passageiros	Desconhecidos (nenhuma relação de proximidade)	Pequenos grupos de conhecidos	Conhecidos (relação de proximidade)

Tabela 28| Programa de espaços, capacidade, espaços fixos fundamentais, flexibilidade e organograma, consoante cada modalidade.

Fonte| Realizado pela autora.

Depois de adquirir alguns conhecimentos importantes acima descritos, começou-se a esboçar algumas hipóteses de zonamento. Abaixo, é possível ver alguns desenhos onde se começou a pensar e a definir zonas.





Páginas anteriores:

Fotografia 159| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 160| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 161| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 162| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 163| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 164| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 165| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 166| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 167| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 168| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 169| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

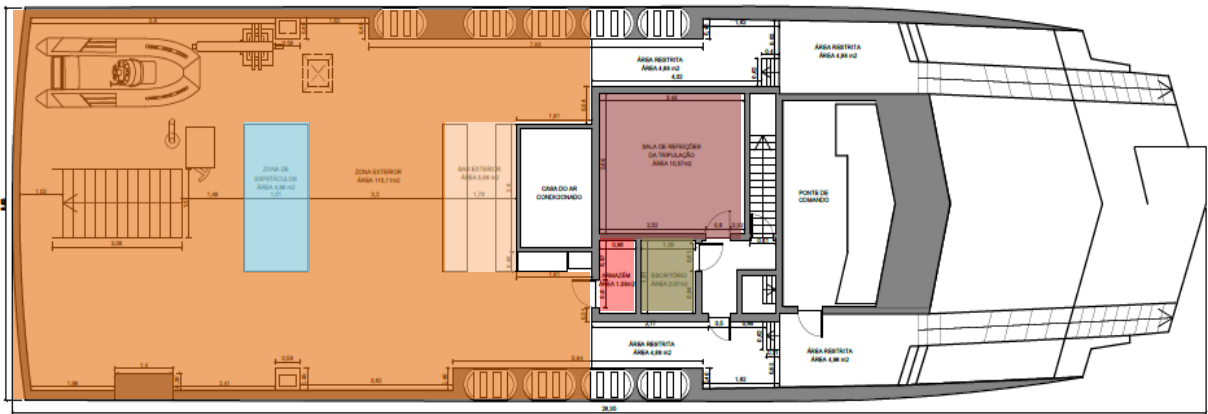
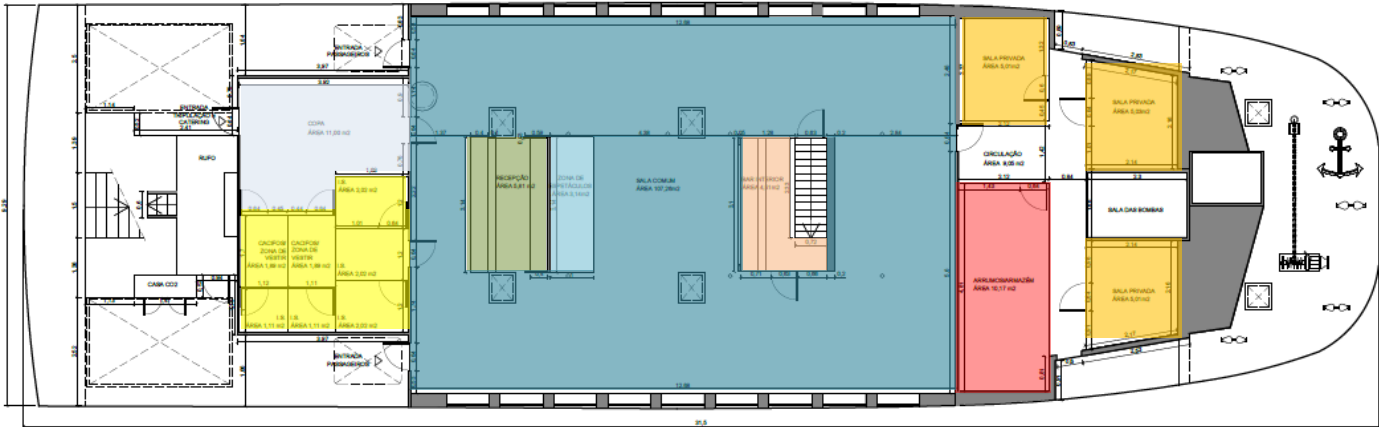
Fotografia 170| Esboço de estudo de zonamento.












Fonte| Realizado pela autora.

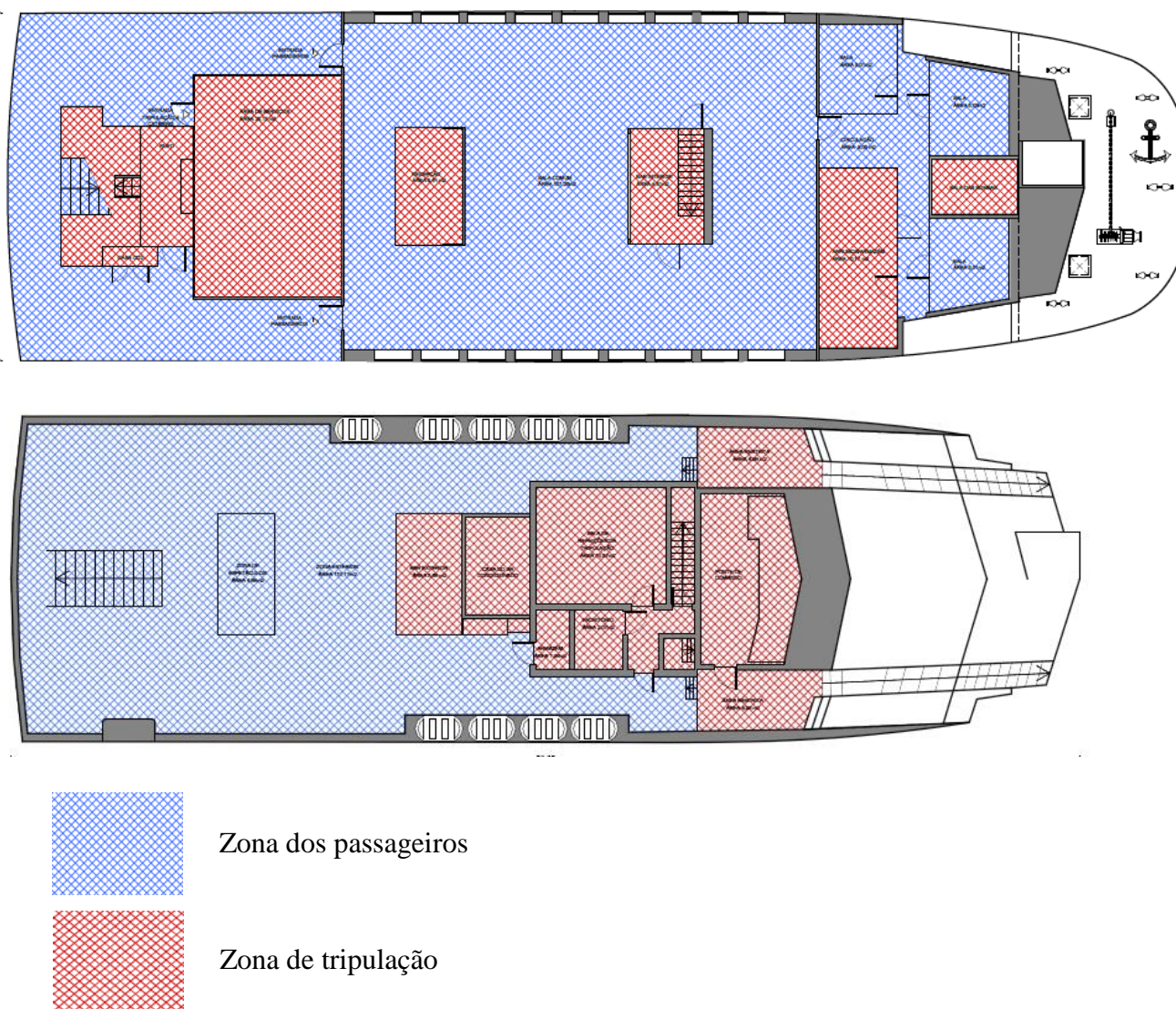
Fotografia 171| Esboço de estudo de zonamento.

Fonte| Realizado pela autora.

Após alguns esboços de soluções possíveis para o interior da embarcação apresenta-se a proposta final de organização espacial para as três modalidades. Onde se faz uma distinção entre zonas para os passageiros e zonas para a tripulação.



	Sala de estar, sala de refeições, zona de chá		Copa
	Zona de espectáculos		Bares
	Recepção		Salas (privadas)
	I.S.		Escritório
	Arrumos/ Armazém		Sala de refeições da tripulação
			Zona lounge



Página anterior:

Fotografia 172| Proposta de planta de zoneamento do convés.

Fonte| Realizada pela autora.

Fotografia 173| Proposta de planta de zoneamento do tombadilho.

Fonte| Realizada pela autora.

Fotografia 174| Proposta de planta do convés com diferença entre as zonas de passageiros e tripulação.

Fonte| Realizada pela autora.

Fotografia 175| Proposta de planta do tombadilho com diferença entre as zonas de passageiros e tripulação.

Fonte| Realizada pela autora.

5.8.2| A relação entre os espaços

Áreas sociais

Recepção
Sala de estar/ Sala de refeições/ Zona de chá
Bares
Zona de espectáculos
Salas
Zona *lounge*

Áreas restritas

Copa
Arrumos/Armazéns
Comandos
Casa das máquinas
Casa das bombas
Instalações sanitárias da tripulação
Sala de refeições da tripulação

Áreas de higiene e limpeza

Instalações sanitárias
Copa
Arrumos/Armazéns
Bares




5.8.3| Hierarquia dos espaços

A hierarquia dos espaços é fundamental estar definida de modo a se entender quais são os espaços/zonas mais importantes e de maior fluxo, e as de menor também. É neste sentido que se desenvolveu a tabela abaixo.

Convés	Hierarquia	Tombadilho	Hierarquia
Recepção		Bar	
Sala de estar/Sala de refeições/Zona de chá		Sala de refeições da tripulação	
Bar		Zona de espectáculos	
Salas		Zona lounge	
Instalações sanitárias		Arrumos/Armazéns	
Copa (sujos e limpos)			
Arrumos/Armazéns			

Tabela 29| Hierarquia dos espaços que a embarcação irá conter.

Fonte| Realizado pela autora.

-  Zonas mais importantes, mais uso e mais fluxo
-  Zonas de importância média, uso médio e fluxo médio
-  Zonas de menor importância, fluxo reduzido

5.9| Flexibilidade

A actual diversidade do projecto com três modalidades distintas requer, a este espaço comercial/lúdico, uma especial atenção no âmbito de um sistema aberto a mudanças. Um espaço adaptável aos tempos e às mudanças de modalidades, mas também mais durável e rentável.

A introdução da flexibilidade neste projecto pretende responder a várias situações, tanto em termos da diversidade da oferta, como de redução de custos. É por isso essencial aplicar estratégias da flexibilidade com a capacidade de adaptação no tempo e no espaço.

Esta flexibilidade esteve condicionante do espaço (embarcação) e das zonas/elementos fixos necessários e estruturais que desempenham uma função estática ou uma função de serviço. Criou-se um espaço aberto onde existe liberdade de mudar os equipamentos e as funções espaciais conforme as necessidades.

Na embarcação foram aplicados vários tipos de flexibilidade (a nível espacial e a nível do equipamento):

Adaptável: Foi criado um espaço adaptável às diferentes necessidades de cada público-alvo correspondente a cada modalidade. A adaptabilidade deste projecto é notória na transformação dos espaços interiores mas também em suportes/rebaixamentos necessários nas mesas conforme o tipo de refeição a ter.

Universal: Foi criado um espaço de fácil adaptação na sua utilização. Onde o espaço está adaptado aos seus utilizadores. Como o espaço não contém excesso de espaços fixos, considera-se que é um espaço neutro (planta livre) capaz de adaptar e receber novas funções sem alterações drásticas.

Móvel: A flexibilidade móvel está presente neste projecto através de elementos desmontáveis. Todas as mesas contêm um sistema de encaixe do tampo ao pé e do pé da mesa ao chão de modo a dar estabilidade durante a viagem. A flexibilidade móvel destas

mesas passa pela facilidade no transporte e na montagem e arrumação. As cadeiras e as poltronas, também são consideradas equipamentos móveis nesta embarcação, porque são utilizadas para definir o espaço das três modalidades.

Transformável: A flexibilidade transformável está presente na transformação que é necessário fazer para aplicar cada modalidade. Esta transformação foi projectada conforme o programa, o serviço e as necessidades. O carrinho de chá também tem a mais-valia de rebater uma mesa para auxílio da tripulação que estiver a servir.

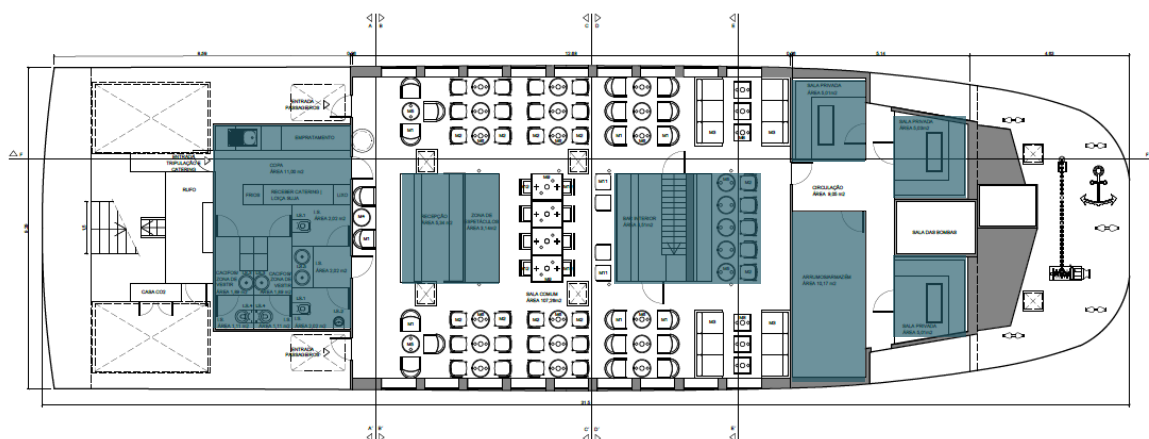
Responsável: Houve o cuidado em projectar uma flexibilidade responsável de modo a ter a capacidade de prolongar a vida da embarcação, podendo ampliar as hipóteses de futuras alterações ou funções. As alterações da estrutura inicial são poucas e são realizadas com chapa metálica que facilmente futuramente pode ser removida para obter de novo o espaço livre.

Desmontável: Todos os equipamentos desenhados, desde as mesas, a loiça e o carrinho de chá, foram projectados de modo a facilitar a sua desmontagem e arrumação, minimizando o espaço de arrumação. No caso das cadeiras, optou-se por escolher cadeiras empilháveis, novamente para facilitar a arrumação e reduzir o espaço para as arrumar.

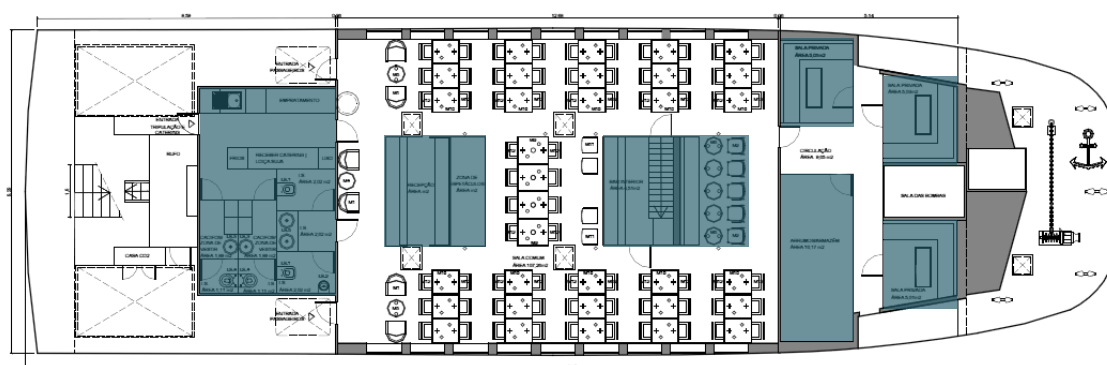
5.10| Espaços fixos, espaços flexíveis, materiais e equipamentos

5.10.1| Espaços fixos

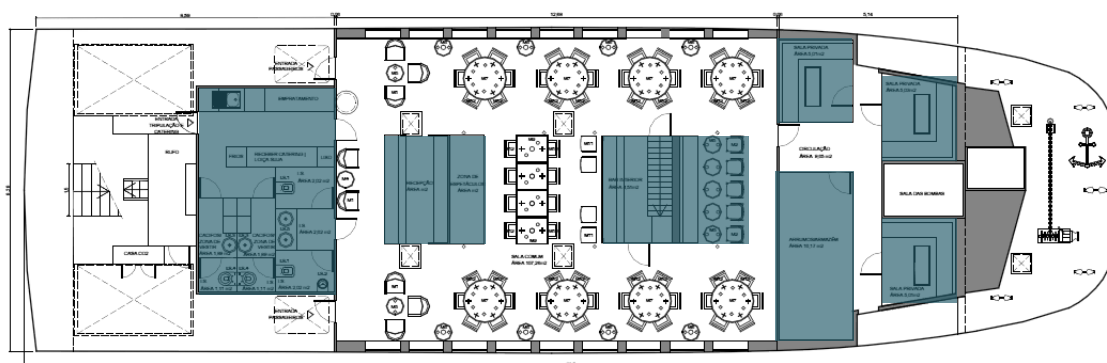
1. Modalidade descobrir São Miguel (convés)



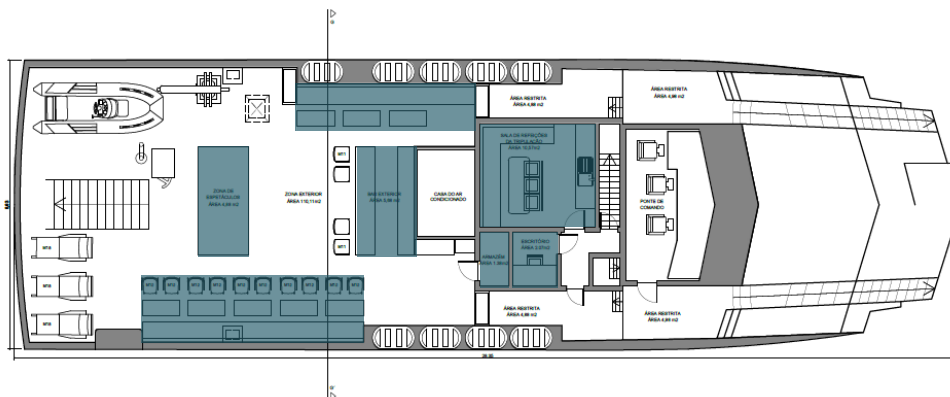
2. Modalidade passeios temáticos (convés)



3. Modalidade eventos especiais (convés)



4. Tombadilho das três modalidades



Páginas anteriores:

Fotografia 176| Espaços fixos da planta da modalidade descobrir São Miguel (convés).

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 177| Espaços fixos da planta da modalidade passeios temáticos (convés).

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 178| Espaços fixos da planta da modalidade eventos especiais (convés).

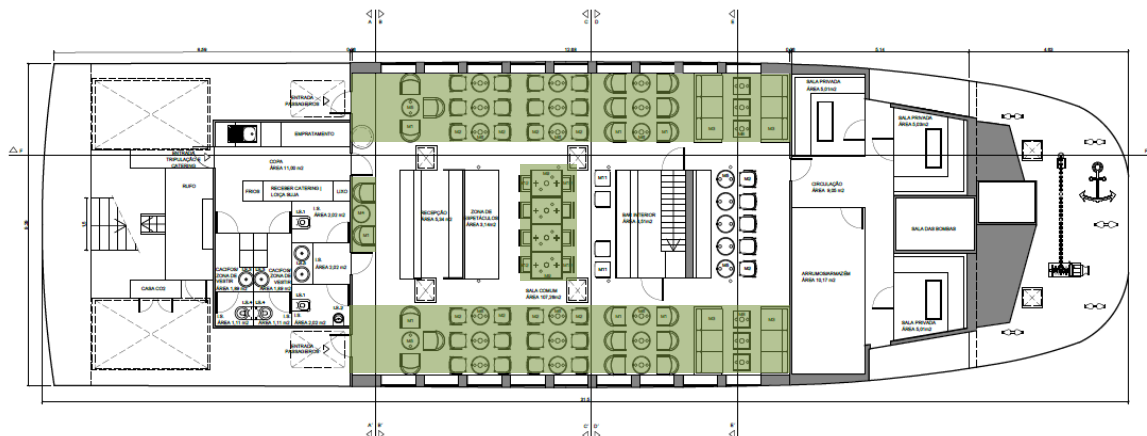
Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 179| Espaços fixos da planta das três modalidades do tombadilho.

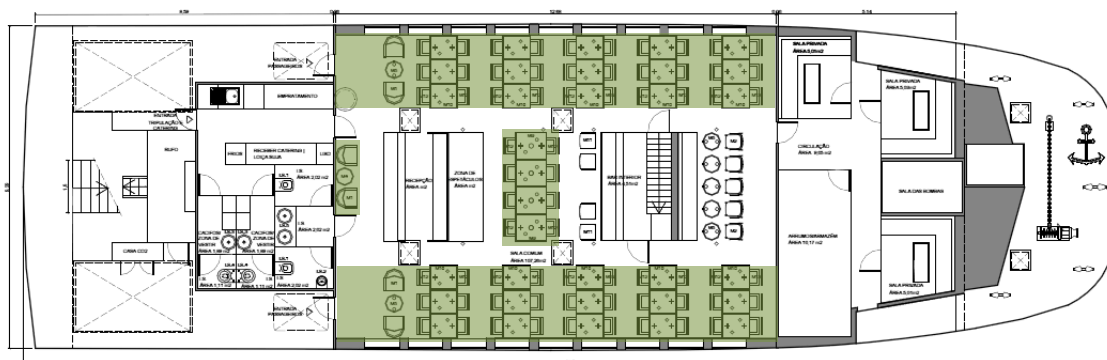
Fonte| Realizado pela autora.

5.10.2| Espaços flexíveis

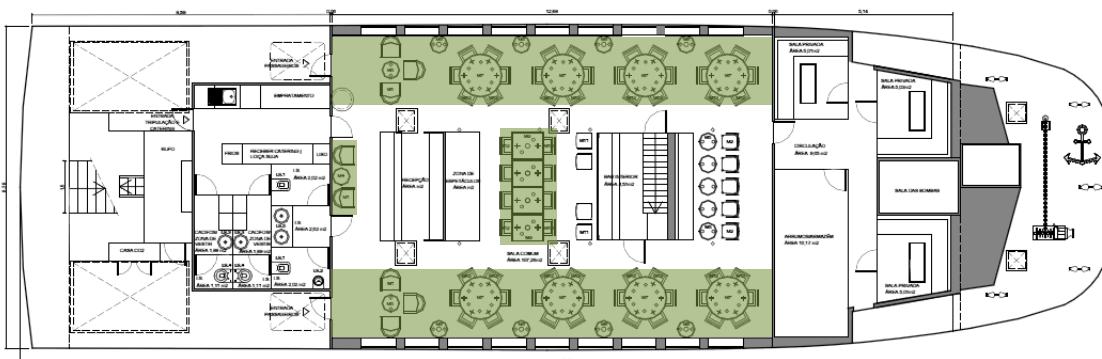
1. Modalidade descobrir São Miguel (convés)



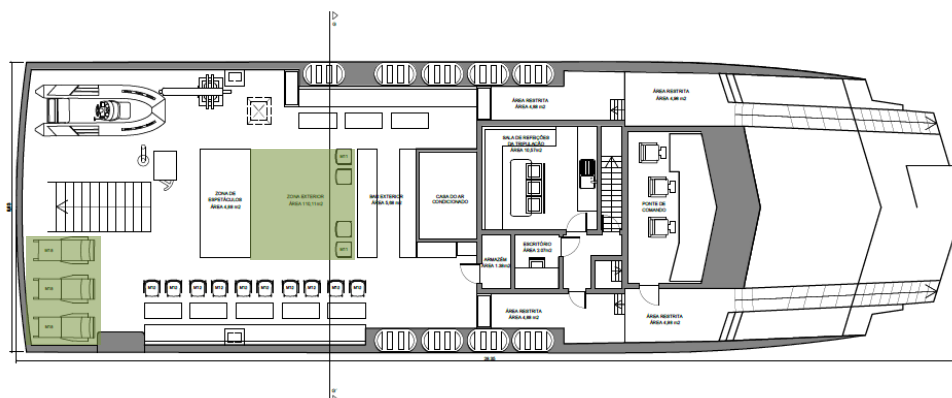
2. Modalidade passeios temáticos (convés)



3. Modalidade eventos especiais (convés)



4. Tombadilho das três modalidades



Páginas anteriores:

Fotografia 180| Espaços flexíveis da planta da modalidade descobrir São Miguel (convés).

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 181| Espaços flexíveis da planta da modalidade passeios temáticos (convés).

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 182| Espaços flexíveis da planta da modalidade eventos especiais (convés).

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 183| Espaços flexíveis da planta das três modalidades do tombadilho.

Fonte| Realizado pela autora.

Como é possível observar nas plantas acima, os espaços fixos e os espaços flexíveis são exactamente os mesmos para as três modalidades, a diferenciação é feita através dos equipamentos colocados.

Primeiramente considerou-se dois corredores principais onde para além de serem utilizados para a circulação da tripulação e dos passageiros também demarcam a separação das zonas fixas centrais para as zonas flexíveis (no caso da sala). Optou-se por colocar as zonas flexíveis nas laterais, ao pé das janelas da embarcação, por serem zonas privilegiadas.

Foram considerados espaços fixos, os que seriam fundamentais para o bom funcionamento das três modalidades, considerando-os como espaços essenciais e imprescindíveis. São maioritariamente espaços de serviços e de higiene (copa, i.s., recepção e bar).

Os espaços flexíveis foram delineados para serem transformados conforme cada modalidade, são espaços com um grande carácter de flexibilidade e de fácil remoção e arrumação.

Considerou-se ainda importante conter alguns equipamentos integrados no espaço, em que serão sempre fixos nas três modalidades, na entrada e no final da sala.

5.10.3| Materiais principais



Material	Descrição	Medidas	Zonas
	PAVIMENTO 2tec2, titan	Rolo	- Sala comum - Zona exterior - Salas privadas - Recepção
	MATERIAL PARA PAREDE E TECTO Musgo	Rolo	- Sala comum
	MATERIAL PARA PAREDES E EQUIPAMENTOS Madeira criptoméria	Várias medidas	- Sala comum - Recepção - Bar
	PAVIMENTO Linóleo bege	Rolo	- I.S. - Copa - Bar interior
	PAVIMENTO Deck de madeira	Comp. 2,10m Larg. ,40m	- Zona lounge

Tabela 30| Principais materiais utilizados no projecto.

Fonte| Realizado pela autora.

5.10.4| Equipamentos principais

Equipamentos	Quantidade	Descrição	Medidas	Zonas	Total
	4 – Modalidade descobrir São Miguel	Sofá com ripas de madeira	Comp. 2m Larg. 0,81m	- Sala de estar	4
	29 - Modalidade descobrir São Miguel 5 – Modalidade passeios 5 – Modalidade eventos especiais	Re-design da cadeira portuguesa	Comp. 0,50m Larg. 0,48m	- Sala de estar - Zona lounge	29
	20 - Modalidade descobrir São Miguel 6 – Modalidade passeios temáticos 8 – Modalidade eventos especiais	Poltrona	Comp. 0,62m Larg. 0,58m	- Sala de estar	20
	8 - Modalidade descobrir São Miguel 68 – Modalidade passeios temáticos 56 – Modalidade eventos especiais	Cadeira de jantar em tom de azul	Comp. 0,55m Larg. 0,47m	- Sala de estar	68
	4 - Modalidade descobrir São Miguel 4 - Modalidade passeios temáticos 4 - Modalidade eventos especiais	Cadeira alta de bar	Comp. 0,46m Larg. 0,46m	- Bares	4

	6 - Modalidade descobrir São Miguel	M8 – Mesa quadrada pequena com rebaixes	Comp. 0,50m Larg. 0,50m	- Sala de estar	6
	4 – Modalidade descobrir São Miguel 4 – Modalidade passeios temáticos 4 – Modalidade eventos especiais	M9 – Mesa quadrada grande com rebaixes	Comp. 0,90m Larg. 0,78m	- Sala de estar	4
	30 - Modalidade passeios temáticos	M 10 - Mesa quadrada grande com rebaixes	Comp. 0,90m Larg. 0,78m	- Sala de estar	30
	1 - Modalidade descobrir São Miguel 1 – Modalidade passeios temáticos 1 – Modalidade eventos especiais	M4 – mesa redonda sem rebaixamento	Diâmetro 0,51m	- Sala de estar	1
	7 - Modalidade descobrir São Miguel 7 – Modalidade passeios temáticos 7 - Modalidade eventos especiais	M5- mesa redonda com dois rebaixamentos	Diâmetro 0,51m	- Sala de estar	7
	18 - Modalidade descobrir São Miguel 8 - Modalidade eventos especiais	M6 – mesa redonda com três rebaixamentos	Diâmetro 0,51m	- Sala de estar	18

	8 - Modalidade eventos especiais	M7 – mesa redonda grande com três rebaixamentos	Diâmetro 1,20m	- Sala de estar	8
	4 - Modalidade descobrir São Miguel	Carrinho de chá	Comp. 0,80m Larg. 0,55m	- Sala de estar/ zona de chá	4
	3 - Modalidade descobrir São Miguel 3 – Modalidade passeios temáticos 3 - Modalidade eventos especiais	Espreguiçadeira	Comp. 1,67m Larg. 0,60m	- Zona lounge	3
	2- Modalidade descobrir São Miguel 2 - Modalidade passeios temáticos 2 - Modalidade eventos especiais	Lavatório vidro antiq gold, Rubicer	Diâmetro 0,40m	- I.S.	2
	2- Modalidade descobrir São Miguel 2 – Modalidade passeios temáticos 2 - Modalidade eventos especiais	Sanita suspensa advance – Sanidusa, vitreous china	Comp. 0,35m Larg. 0,53m	- I.S.	2
	1- Modalidade descobrir São Miguel 1 – Modalidade passeios temáticos 1 - Modalidade eventos especiais	Urinol wca – Sanidusa vitreous china	Diâmetro 0,35m	- I.S.	1



	2- Modalidade descobrir São Miguel 2 – Modalidade passeios temáticos 1 - Modalidade eventos especiais	Coluna wca – Sanidusa vitreous china	Altura 0,85m Diâmetro 0,45m	- I.S.	2
	2- Modalidade descobrir São Miguel 2 – Modalidade passeios temáticos 2 - Modalidade eventos especiais	Sanita suspensa wca – Sanidusa vitreous china	Comp. 0,38m Larg. 0,54m	- I.S.	2

Tabela 31| Tabela de equipamentos principais utilizados no projecto.

Fonte| Realizada pela autora.

5.10.5| Equipamentos desenhados

Mesas M5, M6, M7, M8, M9, M10

M5 - Modalidade descobrir São Miguel Modalidade passeios temáticos Modalidade eventos especiais	M6 - Modalidade descobrir São Miguel Modalidade eventos especiais	M7 - Modalidade eventos especiais	M8 - Modalidade descobrir São Miguel	M9 - Modalidade descobrir São Miguel Modalidade passeios temáticos Modalidade eventos especiais	M10 - Modalidade passeios temáticos
<p>Corte vertical LU Mesa com 2 peças de pressão</p> <p>Vista de cima Mesa com 2 copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 2 peças para copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para copos</p>	<p>Corte vertical NV Mesa com 3 peças de pressão de 10 e 10 e 10</p> <p>Corte vertical MV Mesa com 3 copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 3 peças de pressão de 10 e 10 e 10</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 3 peças para copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 3 peças para copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 3 peças para copos</p>	<p>Corte vertical LU Mesa com 2 peças de pressão</p> <p>Vista de cima Mesa com 8 peças de pressão e 8 copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 8 peças para pressão e 8 copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 8 peças para pressão e 8 copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 8 peças para pressão e 8 copos</p>	<p>Corte vertical NV Mesa com 3 peças de pressão de 10 e 10 e 10</p> <p>Corte vertical MV Mesa com 3 copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 3 peças de pressão de 10 e 10 e 10</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 3 peças para pressão, copos e 10</p> <p>Vista de cima Mesa com 3 peças para pressão, copos e 10</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 3 peças para pressão, copos e 10</p>	<p>Vista de cima Mesa com 2 peças de pressão de 10 e 10 e 10</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para pressão, copos e 10</p> <p>Vista de cima Mesa com 2 peças para pressão, copos e 10</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para pressão, copos e 10</p>	<p>Corte vertical LU Mesa com 2 peças de pressão</p> <p>Vista de cima Mesa com 2 peças de pressão e 2 copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para pressão e 2 copos</p> <p>Vista de cima Mesa com 2 peças para pressão e 2 copos</p> <p>Vista lateral do tempo de mesa Mesa com 2 peças para pressão e 2 copos</p>

Fotografia 184| Vistas das várias mesas do projecto.

Fonte| Realizado pela autora.

Foram desenhadas 6 mesas diferentes conforme a utilização que irão ter no interior de cada modalidade.

M5 – Mesa utilizada nas três modalidades, na zona central da sala comum, com dois rebaixas para encaixar dois copos.

M6 – Mesa utilizada em duas modalidades (Descobrir São Miguel e eventos especiais) com funções diferentes. Esta mesa contém três rebaixas, um central e dois laterais. Na modalidade descobrir São Miguel pode ser utilizada de duas formas: para colocar dois

copos (nos dois rebaixes laterais), e, num momento de lanche pode ser utilizada para encaixar as chávenas de chá nos dois rebaixes laterais e o bule de chá no rebaixe central.

Na modalidade eventos especiais, esta mesa serve de apoio às mesas de jantar, onde pode ser utilizada para copos ou garrafas.

M7 – Mesa usada na modalidade eventos especiais, apenas com a função de servir de mesa de jantar. É uma mesa para seis pessoas, onde se aplicou dois diferentes rebaixes, um para o copo e outro, em forma de cruz, para o encaixe do prato.

M8 – Mesa de apoio aos sofás para a modalidade Descobrir São Miguel, com a mesma função da mesa M6 para esta modalidade. Num momento serve para pousar dois copos, e num segundo momento servirá para pousar duas chávenas de chá e um bule.

M9 – Mesa com utilidade para as três modalidades, numa zona central da sala comum. Esta é a mesa que engloba todas as funções, serve para copos, para refeições, e também para duas chávenas e um bule. Contém cinco rebaixes.

M10 – Mesa exclusiva para a modalidade passeios temáticos, onde a principal função é ser utilizada para refeições. Contém dois rebaixes para copos e dois rebaixes para pratos. Cada mesa dá para duas pessoas.

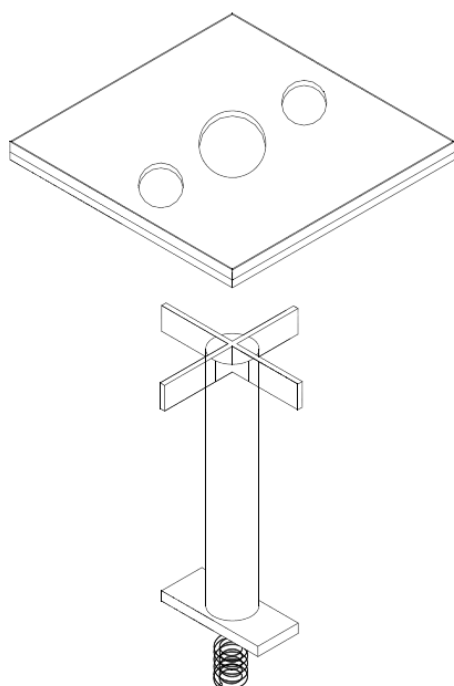


Fotografia 185| Imagens em 3D de três tipologias das mesas.

Fonte| Realizado pela autora.

À volta de todas as mesas existe um perfil metálico de segurança de forma a não permitir que os objectos em cima da mesa caíam.

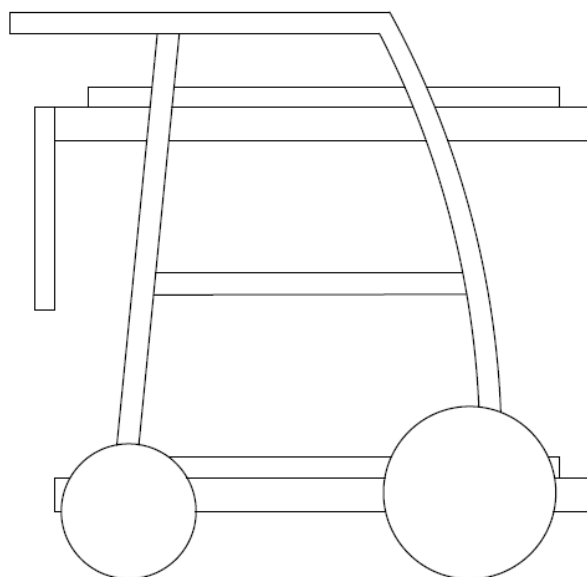
Todas as mesas têm um sistema de segurança que encaixa a mesa ao chão e o tampo da mesa ao pé, onde permitem dar estabilidade às mesas em caso de grande ondulação da embarcação, e facilitar a sua montagem e desmontagem.



Fotografia 186| Isometria representativa dos sistemas de segurança das mesas.

Fonte| Realizada pela autora.

Carrinho de chá



Fotografia 187| Vista lateral do carrinho de chá.

Fonte| Realizado pela autora.

Foi desenhado um carrinho de chá para a modalidade descobrir São Miguel. Este carrinho serve de apoio à tripulação, tanto no momento de servir as três modalidades de chá e as queijadas de Vila Franca do Campo, como na recolha das chávenas e bules. Foi proposto existirem 4 carrinhos de modo a facilitar o serviço, onde a sua circulação é realizada nos dois corredores principais.

Este carrinho de chá desempenha a principal função de servir, e para tal, foi criada uma mesa rebatível para facilitar o processo. Esta mesa serve de auxílio ao processo de servir o chá e só será aberta quando o carrinho estiver parado.

Por fim, propôs-se que existam dois tabuleiros amovíveis e que as rodinhas de trás tenham um sistema de segurança que travem o carrinho quando for necessário este estar parado.



Fotografia 188| Carrinho de chá em 3D.
Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 189| Carrinho de chá em 3D.
Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 190| Carrinho de chá em 3D.
Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 191| Carrinho de chá em 3D.
Fonte| Realizado pela autora.

5.11| Marca gráfica



Fotografia 192| Marca gráfica.

Fonte| Realizado pela autora.

A marca gráfica é a identidade do projecto que ela representa, tendo assim, todos os elementos que a compõem, um significado relacionado com o mesmo.

O dourado representa o valor e riqueza que a ilha de São Miguel comporta. Não a material, mas a riqueza cultural e o vasto leque de paisagens, trilhos, caminhos e aventuras que a ilha oferece.

A sua forma redonda representa a volta que a embarcação dará à ilha, reforçada com as setas que fazem parte da âncora. A âncora, por sua vez, simboliza o passeio de barco, mas a cruz que está desenhada é uma alusão às fortes raízes religiosas e às tradições vividas em São Miguel.

Devido à sua finalidade, a marca gráfica tem duas versões. Uma apresenta-se na língua inglesa e outra na língua portuguesa.

O *lettering* utilizado em elementos escritos como *slogans* ou títulos que acompanhem a marca, deverão ser formatados à fonte *Biko Regular*.

Esta letra apresenta um aspecto sofisticado e algo formal, que graficamente se une na perfeição à marca gráfica e à identidade do projecto.

5.11.1| Normas das cores



Fotografia 193| Normas de cores da marca gráfica.

Fonte| Realizado pela autora.

A marca gráfica terá 4 variantes. A aplicação a dourado através de processos gráficos, ou das 4 variantes aqui apresentadas. A representação do dourado é transmitida no projecto em tons de amarelo, o azul-escuro na paleta de cores na qual o projecto se baseia, o negro quando aplicado em fundos brancos ou claros, e por fim a versão branca para fundos escuros ou negros. Poderá também ser utilizado em gamas de cinza, caso seja necessário ou propício para o fim desejado.

5.11.2| Normas de distâncias e medidas



Fotografia 194| Norma de distância da marca gráfica.

Fonte| Realizado pela autora.

No que toca a distâncias, a marca não poderá nunca ter outros elementos próximos a menos de 1cm de distância do logo, quando se tratarem de elementos fora do contexto gráfico do mesmo, e enquanto caixa, isto é, não só tendo em conta o espaço gráfico que a marca ocupa fisicamente, mas sim contando a distancia total de altura e largura da mesma.

Seja qual for o tamanho aplicado na marca, a regra mantém-se, excepto a partir do momento em que esta apresente um formato superior a 10cm, passando assim a uma distância entra a marca e outros elementos de 4cm.

Contudo, a marca terá limites no que toca à sua dimensão, não podendo ser aplicada com menos de 1,5cm de largura, por a sua legibilidade passa a ser reduzida abaixo dessa medida.

5.10.3| *Slogan*

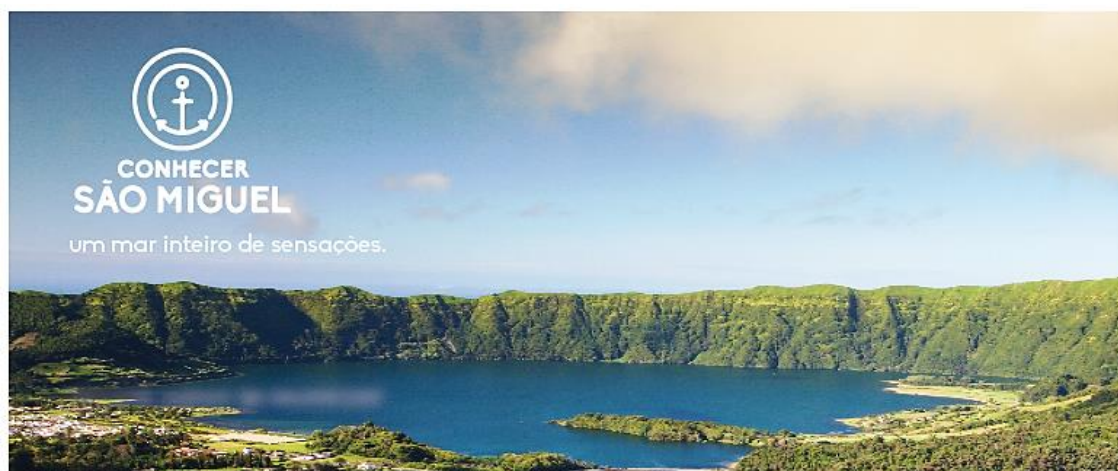


Fotografia 195| *Slogan* acompanhado da marca gráfica.

Fonte| Realizado pela autora.

O *slogan* deverá ser apresentado na parte inferior da marca gráfica, quando a ela estiver agrupado. Não deverá exceder a distância de segurança da marca sozinha, contudo passa a fazer parte da caixa envolvente à mesma. O *slogan* poderá ou não contar com a mesma cor da marca gráfica.

5.11.4 | Aplicação sobre diferentes fundos



Página anterior:

Fotografia 196| Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 197| Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 198| Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 199| Marca gráfica com aplicação de diferentes fundos.

Fonte| Realizado pela autora.

5.12| Bilhete

Foi desenhado um bilhete como complemento ao projecto que é apresentado abaixo. Este bilhete é representativo da modalidade “Descobrir São Miguel”. Em relação à modalidade “Passeios temáticos”, o bilhete será uma variante deste, com alterações das informações básicas. Quanto à modalidade “Eventos especiais”, não se achou necessário a existência de bilhetes visto que é uma modalidade flexível, ficando a cargo de cada cliente quem pretendem convidar.

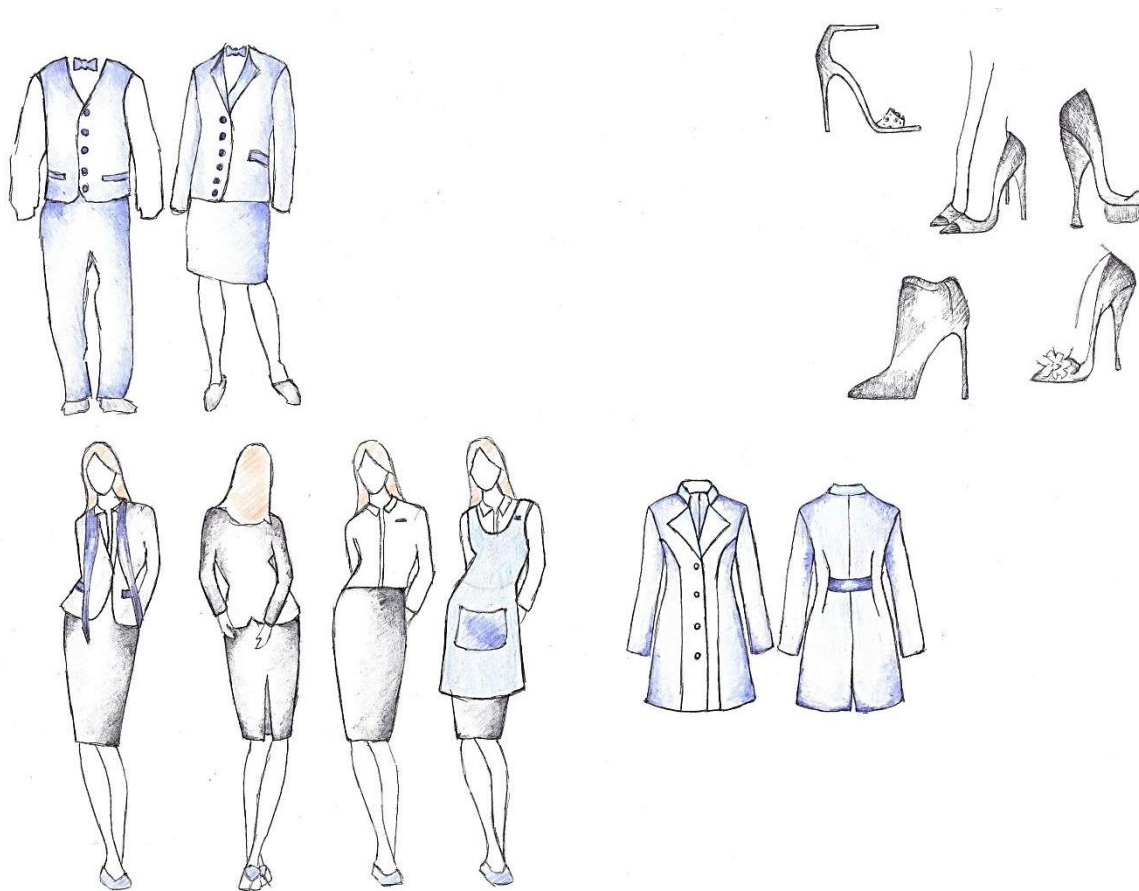
Os bilhetes existirão em formato de papel e electrónico.

Fotografia 200| Bilhete para o passeio da volta à ilha de São Miguel (o preço é ilustrativo).

Fonte| Realizado pela autora.

5.13| Fardas

Projectaram-se fardas para a tripulação da embarcação “Descobrir São Miguel”. As fardas seguem o conceito do projecto, o azul como tom predominante nos interiores e o dourado como tom principal do logotipo. Ambas as combinações pretendem transmitir segurança, estabilidade e alguma sofisticação no serviço que será prestado.



Fotografia 201| Esboços de estudo das fardas para a tripulação da embarcação.

Fonte| Realizado pela autora.

Após alguns esboços de estudo, chegou-se ao desenho das fardas final, como é possível ver nos dois desenhos abaixo que se seguem. Foram pensadas em fardas consoante cada tipo de função, tendo sido agrupadas em três. Primeiramente as duas figuras centrais representam a chegada à embarcação e será assim que a tripulação se apresenta na recepção. As duas figuras mais à esquerda, representam a tripulação no

decorrer da viagem. E por fim, as duas figuras mais à direita representam o modo de como se irão apresentar nas zonas de bares e de chá para servir os passageiros. Os comandantes irão utilizar uma farda igual à figura central masculina.



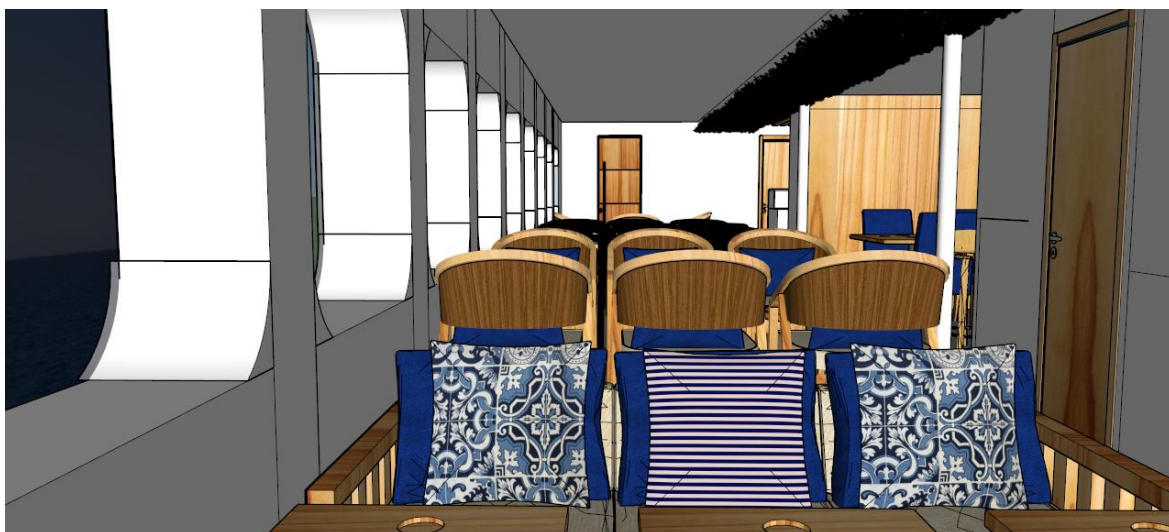
Fotografia 202| Ilustração das fardas para a tripulação da embarcação. Técnicas utilizadas: lápis de cor com aguarela e canetas de cor.

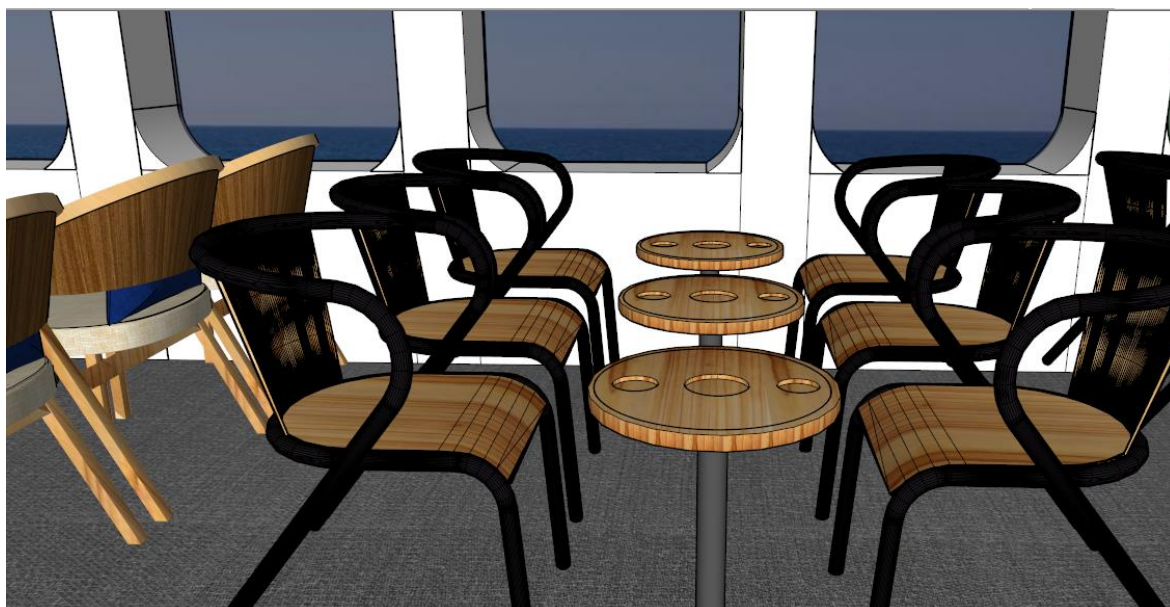
Fonte| Realizado pela autora.

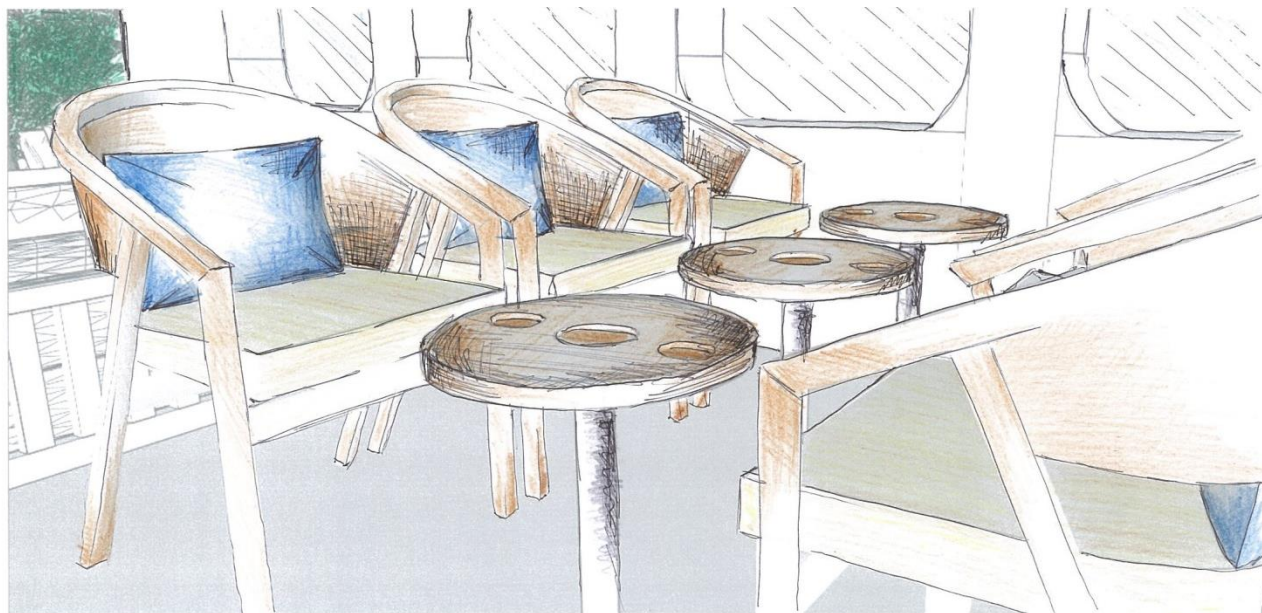
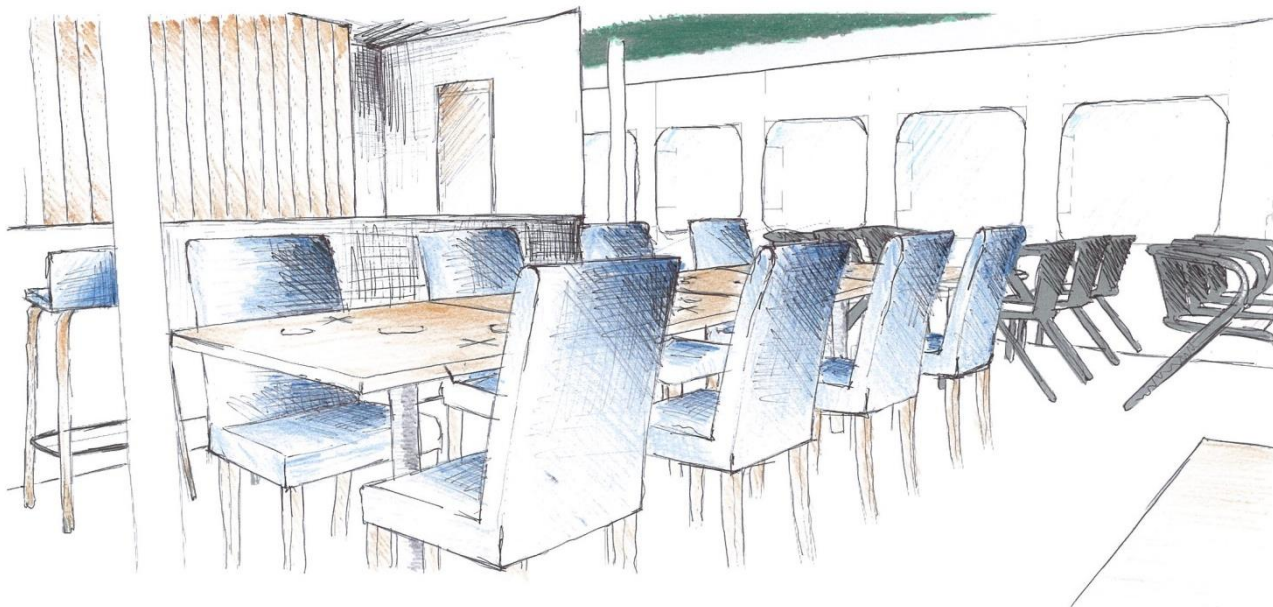
5.14| Ambientes – Fotografias 3D e desenhos

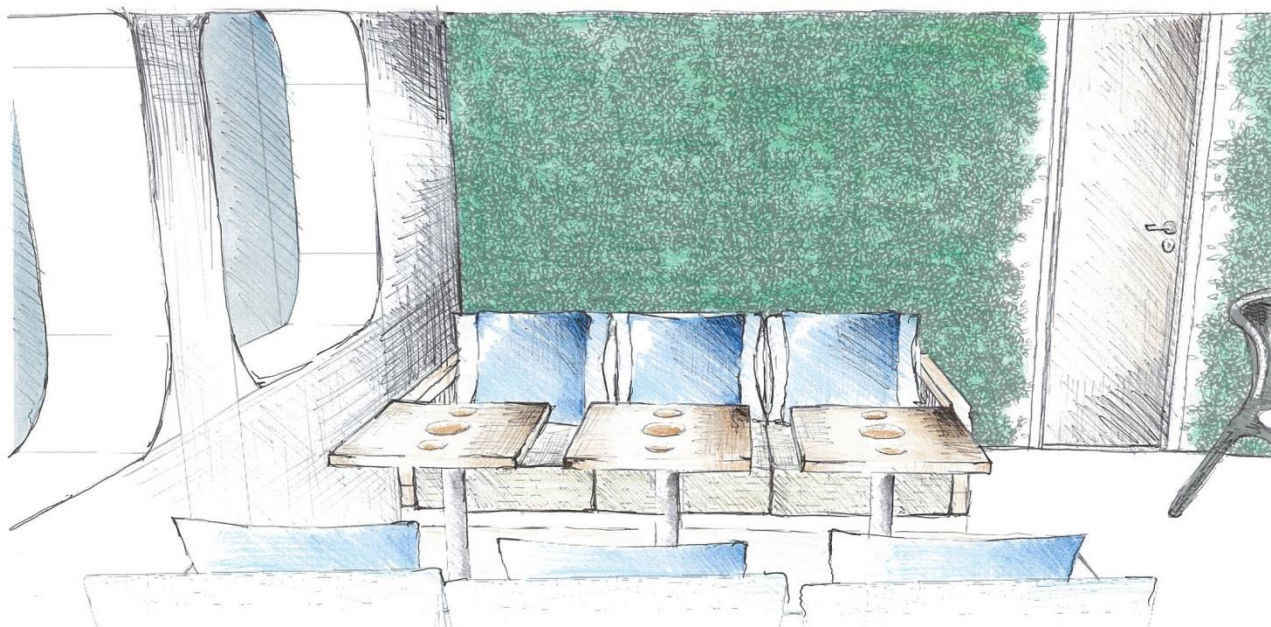












Páginas anteriores:

Fotografia 203| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 204| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 205| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 206| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 207| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 208| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 209| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 210| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 211| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 212| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 213| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 214| Fotografia 3D, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora.

Fotografia 215| Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora. Lápis de cor com aguarela e tratamento de trama com caneta preta.

Fotografia 216| Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora. Lápis de cor com aguarela e tratamento de trama com caneta preta.

Fotografia 217| Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora. Lápis de cor com aguarela e tratamento de trama com caneta preta.

Fotografia 218| Desenho da proposta do interior da embarcação, modalidade descobrir São Miguel.

Fonte| Realizado pela autora. Lápis de cor com aguarela e tratamento de trama com caneta preta.

Índice de desenhos técnicos

LEVANTAMENTO

ESCALA

L01 – Planta do convés existente	1/100
L02 – Planta do tombadilho existente	1/100
L03 – Corte sob o convés existente	1/100
L04 – Alçado existente	1/100


ALTERAÇÕES

A01 – Planta de alterações do convés	1/100
A02 – Planta de alterações do tombadilho	1/100

PROPOSTA

P01 – Planta de intervenção do convés	1/100
P02 - Planta de intervenção do tombadilho	1/100
P03 – Planta de organização espacial do convés	1/100
P04 – Planta de organização espacial do tombadilho	1/100
P05 – Planta de organização espacial do convés com diferença entre as áreas da tripulação e dos passageiros	1/100
P06 – Planta de organização espacial do tombadilho com diferença entre áreas da tripulação e áreas dos passageiros	1/100
P07 – Planta de equipamentos do convés – Modalidade descobrir São Miguel	1/100
P08 – Planta de equipamentos do convés – Modalidade de passeios temáticos	1/100
P09 – Planta de equipamentos do convés – Modalidade de eventos especiais	1/100
P10 – Planta de equipamentos do tombadilho para as três modalidades	1/100
P11 – Planta de circulação do convés para as três modalidades	1/100
P12 – Planta de circulação do tombadilho para as três modalidades	1/100
P13 – Planta de pavimentos do convés	1/100
P14 – Planta de pavimentos do tombadilho	1/100
P15 – Planta de iluminação do convés	1/100
P16 – Planta de iluminação do tombadilho	1/100
P17 – Planta de tectos do convés	1/100

P18 – Planta de tectos do tombadilho	1/100
P19 – Corte geral do convés AA', BB' e CC' - Modalidade descobrir São Miguel	1/50
P20 – Corte geral do convés DD', EE' e GG' - Modalidade descobrir São Miguel	1/50
P21 – Corte geral do convés FF' Modalidade descobrir São Miguel	1/70
P22 – Pormenor da recepção	1/20
P23 – Pormenores da loiça e encaixes da loiça nas mesas	1/20
P24 – Pormenores das mesas M5 e M6	1/10
P25 – Pormenores da mesa M7	1/10
P26 – Pormenores da mesa M8	1/10
P27 – Pormenores da mesa M9	1/10
P28 – Pormenores da mesa M10	1/10
P29 – Pormenores de construção das mesas – DC1	1/5
P30 – Pormenores de construção das mesas – DC2 e DC3	1/5
P31 – Pormenores de construção das mesas – DC4	1/5
P32 – Pormenores do carrinho de chá	1/10



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fonte|

https://lh3.googleusercontent.com/VRReB1R56UawWMn3rK9FvfnLeIKOOqMA5E7JdPaAwr2UiqQNjM7niyKqQ-yX7_9vTMcgqA=s85.

Considerações finais

A presente dissertação teve como principal objectivo a criação de um interior de uma embarcação que respondesse às necessidades dos públicos de três modalidades distintas. De forma a rentabilizar o uso da embarcação e a expandir a oferta dada aos clientes. A dissertação passou toda pelo objectivo de querer dar o melhor resultado final ao interior da embarcação e ao seu programa/serviço.

Foi neste sentido que, após o fornecimento das plantas e a ida à embarcação, se começou a desenvolver este projecto. Para tal, através do estudo dos Açores/São Miguel, do desenvolvimento do turismo em São Miguel, da flexibilidade, dos transportes com dimensões reduzidas, dos casos de estudo, foi possível entendermos a sua envolvente, as vantagens e condicionantes da sua flexibilidade, o seu público, e em seguimento a isto tornou-se muito mais fácil a criação de um programa/serviço para a modalidade descobrir São Miguel, modalidade de passeios temáticos e modalidade de eventos especiais. Desta forma, foram estipuladas necessidades obrigatórias para cada modalidade, aplicando funções específicas que foram delineadas, segundo um estudo aprofundado do público-alvo e da concorrência.

Deste modo, podemos considerar que o projecto proposto seria viável de ser realizado, pelo facto de não por em causa a estrutura da embarcação mas de procurar adapta-la a um novo conceito, tendo em conta as suas condicionantes. Este projecto surge como uma ideia inovadora nos Açores, visto que se trata de um conceito que ainda está pouco explorado, contudo a sua realização daria uma nova dinâmica social e económica à ilha de São Miguel e aos produtores regionais. E, por estas razões, percebe-se que a embarcação é muito mais do que apenas um transporte e pode ser adaptada a novos conceitos.

A dissertação apresentada destinou-se a aprofundar a problemática dos espaços interiores, em transportes de dimensões reduzidas, complementando com um estudo da flexibilidade, como fundamental no desenvolvimento do *design* de interiores de uma embarcação. Nos cinco capítulos, cada um com a sua especificidade, ora foram salientados os princípios e os aspectos históricos da ilha de São Miguel, ora os fundamentos e as concepções das matrizes teórico-práticas da flexibilidade e suas implicações na elaboração

de um interior, para seguidamente serem analisados espaços com dimensões reduzidas, e finalmente, a realidade particular de duas embarcações, uma do Douro e outra da Madeira.

Neste momento, em jeito de conclusão, torna-se útil ressaltar que o estudo teórico foi elaborado com a intenção de estar ligado e de ser aplicado neste projecto em questão. Torna-se assim, essencial tecer algumas considerações finais que, apesar de darem uma perspectiva global e integrada do trabalho realizado, não podem ser assumidas como verdades absolutas.

Um dos aspectos que marcou este trabalho foi a criação de três modalidades distintas, que são também transmitidas não só através de um itinerário diferente, mas, também, da alteração do interior conforme as necessidades de cada público-alvo. Esta criação é baseada nas contribuições teóricas dos capítulos anteriores ao projecto.

Em verdade, o conceito projectual suscitou algumas dúvidas iniciais e motivou um estudo aprofundado que revelou a viabilidade do projecto. Procurou-se desta forma garantir as condições necessárias para o bom funcionamento da embarcação.

O projecto foi concebido e organizado sem levar em consideração o orçamento e os incentivos do Governo, considerando-os como pontos futuros a ter em conta, antes de qualquer realização do programa/serviço e do interior.

Em Portugal, a valorização de actividades lúdicas em embarcações para turistas está a ter um aumento significativo, sendo utilizado como instrumento político e económico para o seu desenvolvimento. Criando com isto, diferentes postos de trabalho, demonstrações culturais, divertimento às pessoas que visitam o local e ainda privilegiando o seu mar (ou rio).

A presente dissertação apresenta um modelo de negócio, evidenciando que o desenvolvimento deste projecto não se dará apenas como actividade turística, mas também como actividades empresariais e actividades lúdicas para os próprios Açorianos. Nesta perspectiva, o modelo de negócio evidencia as possíveis parcerias a realizar, as actividades chave de cada modalidade, a proposta de valor, a relação com os clientes (assistência pessoal e co-criação e auto-serviço), o segmento de clientes em cada modalidade, os recursos chave (recursos físicos, recursos humanos e recursos financeiros) e, por fim, é apresentada uma estrutura de custos e de fluxos de receitas.

Portanto, o primeiro capítulo “**Contextualização**” surge como uma necessidade para a compreensão da envolvente e de alguns dos elementos que contextualizam o projecto. Considerou-se que seria importante apresentar um breve enquadramento histórico de São Miguel, evidenciando a navegação e os eixos marítimos. Neste sentido, foram analisadas a ilha São Miguel e a sua gastronomia nos dias de hoje. Esta análise foi complementada com uma pesquisa ao nível do turismo em São Miguel, como factor atractivo, onde se percebe que existem cinco prioridades para o seu desenvolvimento. E, com base nessas prioridades, delinearam-se quatro estratégias: o melhoramento e enriquecimento da qualidade da experiência turística do visitante; a preservação e conservação dos espaços naturais e culturais; a contribuição para o desenvolvimento económico da região; e, por fim, o melhoramento do desempenho das actividades do turismo.

Em verdade, estas quatro estratégias foram utilizadas no delineamento do projecto, como vertente na modalidade “Descobrir São Miguel”. É com base nisto, que se segue o segundo capítulo “**Objecto de estudo**” apresentando a embarcação escolhida, as suas características e as intenções projectuais pretendidas para o seu interior.

Em seguimento à apresentação do objecto de intervenção, criou-se o capítulo “**Estado de arte**” onde se apresenta o estudo de transportes com espaços de dimensões reduzidas, que, apesar de não constituir uma prioridade para o desenvolvimento do projecto desta dissertação, ajudou numa visão global a entender o funcionamento dos espaços com dimensões reduzidas, que justificam as opções de algumas decisões projectuais. As referências deste campo de estudo demonstram que, apesar das dificuldades de circulação de um espaço reduzido, um zonamento bem definido com a separação de zonas de tripulação e zonas de passageiros combate e resolve essas dificuldades. Neste sentido, é importante destacar a experiência projectual de projectistas neste ramo e analisar projectos bem-sucedidos. Entendeu-se que a embarcação sendo um meio de transporte que em tempos era utilizado para transportar mercadoria, hoje em dia ainda é usado para esse fim, mas com o aparecimento dos aviões, as embarcações tiveram uma redução dessa função. Desde o séc. XIX houve uma enorme evolução de embarcações com um aspecto lúdico, também muito ligadas ao turismo e ao gosto de realizar uma viagem calma usufruindo da paisagem. Considerou-se que, em qualquer espaço reduzido, a maximização de todo o espaço é um ponto essencial para o seu bom funcionamento. Percebeu-se que toda a distribuição do zoneamento é pensada e todo o espaço é

aproveitado. A flexibilidade é um facto importante neste tipo de espaços. Por fim, concluiu-se que a concepção dos interiores de um meio de transporte tem algumas limitações e alguns cuidados a ter em conta na sua projecção. Contudo, é um espaço totalmente viável e traz um carácter de inovação aos transportes que em tempos foram usados e hoje em dia se encontram sem função.

Partindo, aliás, da necessidade de articulação de todas estas noções, levou-nos à investigação, no quarto capítulo, a “**Problemática**” do projecto. Este capítulo apresenta o modelo do projecto, o estudo da flexibilidade e dois casos de estudo semelhantes ao projecto que era pretendido se desenvolver. Por tanto, achou-se fulcral aprofundar o estudo da flexibilidade e percebeu-se que, ao nível do poder político, sem a adaptação da regulamentação não é possível o desenvolvimento de projectos flexíveis. O papel das entidades governamentais na divulgação da inovação relacionada com este tema é um dos factores que pode potenciar a aplicação do conceito de flexibilidade. Ao nível dos projectistas, estes são os principais incentivadores da aplicação do conceito de flexibilidade, sendo que na maioria dos casos utilizam estratégias de flexibilidade para um melhor desenvolvimento projectual. Ao nível dos promotores, muitas vezes as estratégias da flexibilidade não chegam a ser implementadas, quer devido à falta de aceitação dos promotores ou por estes exigirem um investimento inicial muito elevado. Ao nível da indústria da construção é necessário um maior desenvolvimento de sistemas flexíveis diversificados e de boa qualidade que, por sua vez, a má qualidade e a sua interdependência diminui a potencialidade das estratégias de flexibilidade.

Com base nos diferentes meios de transporte analisados, no terceiro capítulo, e englobado dentro das grandes problemáticas do projecto no quarto capítulo, surge a necessidade de evidenciar dois casos de estudo, uma embarcação do Douro e outra da Madeira. Verificou-se nestes dois casos que os pavimentos mais utilizados são a madeira e a alcatifa e, em vários exemplos, a alcatifa é usada em áreas de conforto e recorre-se à madeira para demarcar as zonas de passagem. Todo o mobiliário é ergonómico e muito confortável, normalmente fixo ao chão. Para combater o pé direito baixo optam sempre por focos embutidos no tecto. Verificou-se que o equipamento exterior é maioritariamente com tecido impermeável (fácil de limpar e com maior durabilidade).

Por outro lado, nos Açores não existem projectos realizados no âmbito do *design* de interiores de embarcações no geral. Não se podem considerar, como exemplos, as

embarcações de actividades náuticas, em que o interior apenas é composto por cadeiras. Este pensamento foi obtido pela observação de algumas embarcações açorianas e pelas análises do passeio, dos serviços e das modalidades dos concorrentes directos.

Mas, é no capítulo do “**Projecto**” que se observa o culminar de todas estas áreas de estudo, aplicando os conceitos teóricos à prática.

Com base nestes contextos, recomenda-se que se houvesse a necessidade de uma nova disposição espacial, para algum evento, este processo seria realizado com base em escolhas conscientes, aproveitando as potencialidades do interior e reflectindo o *design* já aplicado no interior nas três modalidades propostas. Em complemento a isto, acha-se importante a formação da tripulação de modo a adquirirem conhecimentos para tomarem decisões racionais e ponderadas. Potencializando as relações entre os passageiros e a tripulação, de modo a adquirir novas visitas e dar novas experiências aos mesmos passageiros.

É fulcral adaptar novas oportunidades para futuros conceitos nesta embarcação. Tal procedimento e intervenções seriam desenvolvidos sempre em parceria com um *designer* de interiores. Neste pensamento, o planeamento e a gestão assumem uma grande importância durante este processo.

Em suma, o presente projecto corresponde a necessidades existentes nos dias-de-hoje mas está aberto a novos conceitos, caso assim se justifique. O estudo da flexibilidade é evidenciado exactamente para que, se um dia o público-alvo mudar, as necessidades se alterarem, ou mesmo os conceitos/programas/serviços forem outros, seja possível com fundamentos teórico-práticos projectar uma nova função, um novo conceito e um novo interior para a embarcação.

Bibliografia

ABREU, Rita e HEITOR, Teresa, “Estratégias da flexibilidade na Arquitectura Doméstica Holandesa: da conversão à multifuncionalidade”, in *Infohabitar*, 122, Janeiro de 2007.

ALBERGARIA, Isabel Soares de e MONTEIRO, Rui, *Açores em Vista Aérea*, s.l., Argumentum, 2008.

ARAÚJO, Carlota Vaz Pinto de Souza, *217 – O Restaurante que passeia*, vol. 1, Lisboa, 2013 (Dissertação de Mestrado apresentada na Escola Superior de Artes Decorativas da Fundação Ricardo Espírito Santo Silva, texto policopiado).

BECCARIA, Giacomo Leone, *Housing flessibile a Seul: una proposta per una città in trasformazione*, 2009 (Dissertação Corso di Laurea in Architettura apresentado na Facoltà di Architettura I do Politecnico di Torino, texto policopiado).

BEDO, David e DENTINHO, Tomaz Ponce, “Avaliação dos destinos turísticos das ilhas dos Açores com base em modelos gravitacionais”, in *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, nº14, 2007.

BROWN, Rachael e FARRELLY, Lorraine, *Materiais no Design de interiores*, Barcelona, Gustavo Gili, 2014.

CABRITA, António e COELHO, António, *Habitação evolutiva e adaptável*, Lisboa, LNEC, 2003.

CANNAVÒ, Paola, “Programar a flexibilidade”, in *Jornal Arquitectos JA222*, Janeiro – Março de 2006.

CIRICO, Luiz Alberto, FEIBER, Fúlvio e PLATCHEK, Scheyla Fernandes Nunes, *Arquitetura flexível: Soluções de projeto para flexibilizar espaços*, Carcavel, 2009 (Dissertação apresentada na Faculdade Assis Gurgacz, texto policopiado).

“Conheça e prove a magia dos produtos dos Açores”, in *Taste Azores*, Açores, s.d..

DAVICO, Alex, *Avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário*, Minho, 2013 (Dissertação de Doutoramento apresentada na Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, texto policopiado).

FRUTUOSO, Gaspar, *Saudades da Terra*, Livro IV, vol. II., Ponta Delgada, Edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1981.

GLATZEL, Paul, *Manual dos barcos a motor*, Sete Mares, Estoril, Fevereiro de 2008.

GROÛK, Seteven, *The Idea of Building: thought and action in the design and production of buildings*, Londres, E & FN Spon, 1992.

LALANDA, Maria Margarida e Sá Nogueira, *A sociedade micaelense no século XVII (estruturas e comportamentos)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2002.

MARQUES, André dos Santos, *(Re) Habitar o espaço mínimo, A multifuncionalidade como estratégia de reabilitação*, Covilhã, 2012 (Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade da Beira interior, texto policopiado).

MARTINS, Daniel Kraichete, *Parâmetro e recomendações para design e ergonomia aplicados a veículos e terminais no transporte aquaviário de passageiros*, Rio de Janeiro, 2008 (Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, texto policopiado).

MEDEIROS, Sebastião e SILVA, Bárbara, *in Guia de actividades de animação turística*, Açores, Turismo dos Açores, 2015/2016.

“Nas asas do tempo”, *in MyPlan SATA*, Açores, Setembro de 2016.

NORMAN, Donald A., *The design of everyday things*, Londres, the MIT PRESS, 2013.

“Nova teoria, existiram Açores nos Açores”, *in revista NO*, Março de 2016.

OLIVEIRA, A. Lopes de, *Ilhas de Bruma. Roteiro Açoriano*, Braga, Editora PAX, 1967.

OSTERWALDER, Alexander, PIGNEUR, Yves, BERNARDA, Greg, SMITH, Alan e PAPADAKOS, Patrícia, *Criar propostas de valor*, Portugal, Dom Quixote, 2015.

ROBERTSON, Debora, *Tirar todo o partido da arrumação*, Londres, EDIMODA, 1996.

“Sanguinho – o esplendor da ilha”, in *MyPlan SATA*, Açores, Janeiro de 2017.

SANTOS, João Marinho dos, *Os Açores nos sécs. XV e XVI*, vol. 1, s.l., Direcção Regional dos Assuntos Culturais e Secretaria Regional da Educação e Cultura, s.d..

SHELDON, Pauline J., *The challenges to sustainability in island tourism*, s.l., School of Travel Industry Management – University of Hawai‘i, 2005.

SILVA, Francisco António dos Santos da, *Turismo na natureza com base do desenvolvimento turístico responsável nos Açores*, Lisboa, 2013 (Dissertação de Doutoramento apresentado na Universidade de Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, texto policopiado).

TEYSSOT, George. “Acqua e gas a tutti i piani”, in *Lotus internacional magazine*, Milão, 1984.

“The power list, top 50 biggest players”, in *BOAT International*, Outubro de 2015.

URBAN, Eberhard, *1000 Barcos – Os veleiros, os navios a vapor e os transatlânticos mais famosos de todos os tempos*, s.l., Livros e livros, 2007.

“10 Razões para visitar os Açores”, in *Açores – BTL 2016*, Março de 2016.

in Catálogo dos Produtos dos Açores, Abril 2015.

in o seu destino de negócios, Açores, Outubro 2015.

Referência de sites

1| Contextualização

Actividades e experiência existentes em São Miguel, disponível em:
<http://www.visitazores.com/pt> (consultado em Março de 2017).

As 10 praias mais bonitas de Portugal, disponível em:
<http://www.omeuescritorioelafora.pt/as-10-praias-bonitas-portugal/>, (consultado em Janeiro de 2017).

Base naval de Ponta Delgada, disponível em:
https://pt.wikipedia.org/wiki/Base_Naval_de_Ponta_Delgada (consultado em Março de 2017).

BEDO, David e DENTINHO, Tomaz Ponce, “Avaliação dos destinos turísticos das ilhas dos Açores com base em modelos gravitacionais”, in *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, disponível em:
<http://www.condesan.org/mtnforum/sites/default/files/publication/files/6127.pdf>, (consultado a Março de 2017).

Citação de Jorge Dias, disponível em: http://www.folclore-online.com/frases_citacoes/jorge_dias.html#.WHtf2FOrTIU (consultado em Janeiro de 2017).

O local mais belo do mundo? A National Geographic Traveler escolhe os Açores, disponível em: <http://www.iloveazores.net/2016/06/o-local-mais-belo-do-mundo-national.html#.V2fmAbuLTIU>, (consultado em Janeiro de 2017).

Lenda das lagoas das Sete Cidades, disponível em:
<http://www.junior.te.pt/servlets/Rua?P=Portugal&ID=2489>, (consultado em Janeiro de 2017).

Gastronomia dos Açores, disponível em: <https://www.visitportugal.com/pt-pt/node/73828>, (consultado em Janeiro de 2017).

Governo dos Açores – Plano estratégico e de marketing do turismo dos Açores, disponível em:
http://www.azores.gov.pt/PortalAcoresgov/external/portal/misc/PEM_ACORES2.pdf (consultado em Março de 2017).

História da ilha de São Miguel, disponível em:
http://acores.wikia.com/wiki/Ilha_de_S%C3%A3o_Miguel (consultado em Janeiro de 2017).

História da ilha de São Miguel, disponível em:
<http://philangra.blogspot.pt/2013/03/a-ilha-de-sao-miguel.html> (consultado em Janeiro de 2017).

História dos Açores, disponível em:
http://www.azoresweb.com/historia_acores.html (consultado em Janeiro de 2017).

Documentário sobre a ilha de São Miguel (Açores), disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=oxULHEHBmpo> (consultado em Janeiro de 2017).

Plano Estratégico Nacional do Turismo PENT, Horizonte 2013-2015, disponível em:
<http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documentos/PENT%202012.pdf> (consultado em Março de 2017).

Reportagem TVI, Açores – São Miguel 10/08/2012, disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=XWe1Uc7HeBs> (consultado em Novembro de 2016).

Turisativa, Pegada Activa, a indústria turística nos Açores, disponível em:
http://www.pegadaactiva.com/uploads/5/9/2/3/5923819/turismo_nos_aores.pdf,
(consultado em Novembro de 2016).

Visit Azores-São Miguel, disponível em: <http://www.visitazores.com/pt-pt/the-azores/the-9-islands/sao-miguel/geography> (consultado a Setembro de 2016).

2| Objecto de estudo

Boat international, disponível em: <https://boatinternational.com> (consultado a Setembro de 2016).

Boat plans, disponível em :
https://www.youtube.com/results?search_query=boat+plans (consultado a Setembro de 2016).

Mini cruzeiro do Douro, disponível em:
https://www.google.pt/search?q=Minicruzeiro+das+Seis+Pontes&oq=Minicruzeiro+das+Seis+Pontes&aqs=chrome..69i57&sourceid=chrome&es_sm=93&ie=UTF-8#q=mini+cruise+copenhagen+to+oslo (consultado a Setembro de 2016).

Presidente do Conselho de Administração da Empresa Atlânticoline, disponível em:
<http://expresso.sapo.pt/politica/2016-11-02-Seis-novas-caras-e-uma-nova-Secretaria-no-Governo-Regional-dos-Acores>, (consultado a Janeiro de 2017).

Projecto de um barco realizado pela arquitecta Zaha Hadid, disponível em:
<http://luxo.ig.com.br/maquinas/2013-12-04/zaha-hadid-projeta-barco-que-lembraxoesqueleto.html> (consultado a Dezembro de 2016).

Z – Boat, realizado pela arquitecta Zaha Hadid , disponível em:
<http://webluxo.com.br/menu/nautica/12/z-boat-de-zaha-hadid.htm> (consultado a Dezembro de 2016).

3| Estado de arte

As 11 viagens de comboio mais luxuosas do mundo, disponível em:
<http://casa.abril.com.br/bem-estar/as-11-viagens-de-trem-mais-luxuosas-do-mundo/>
(consultado em Fevereiro de 2017).

As 7 melhores viagens de barco, disponível em: <http://guia-viagens.aeiou.pt/as-7-melhores-viagens-de-barco/> (consultado em Fevereiro de 2017).

Crítérios básicos de um cruzeiro de luxo, disponível em:
<http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=1468> (consultado em Fevereiro de 2017).

O que acontece entre o pouso e a descolagem de um avião, disponível em:
<http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/o-que-acontece-entre-o-pouso-e-a-decolagem-de-um-aviao/>, (consultado em Janeiro de 2017).

CP mais, alfa-pendular, disponível em:
<http://www.transportesemrevista.com/LinkClick.aspx?fileticket=BcTAsTuHdJU%3D&tabid=372>, (consultado em Fevereiro de 2017).

Diferenças de classes de viagem, disponível em:
<https://www.comparaonline.com.br/blog/seguros/seguero-viagem/2014/02/viajar-aviao-conheca-diferencas-classes-viagem/> (consultado a Fevereiro de 2017).

E se o seu próximo avião tivesse restaurantes e spas?, disponível em:
<http://nit.pt/out-of-town/viagens/e-se-o-seu-proximo-aviao-tivesse-restaurantes-e-spas>, (consultado em Fevereiro de 2017).

Lugares em económica, executiva e primeira classe: qual é a diferença?, disponível em: <http://www.momondo.pt/inspiracao/lugares-classe-executiva-economica-primeira-classe/#IeMSCLPJ2b8F4kD3.97>, (consultado em Janeiro de 2017).

Embarcações, disponível em: <http://arosmarine.com/en/about-us> (consultado em Fevereiro de 2017).

Embarcações, disponível em: <http://www.austal.com/image-library/6> (consultado em Fevereiro de 2017).

Interiores de embarcações, disponível em: <http://www.decobizz.com/boat/boat-interior-design.html> (consultado em Fevereiro 2017).

O que é preciso para uma cabine de um navio cruzeiro, disponível em:
<http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=77> (consultado em Fevereiro de 2017).

Os Comboios de Passageiros em Portugal, disponível em:
http://paginas.fe.up.pt/~projfeup/cd_2010_11/files/CIV216_relatorio.pdf (consultado em Fevereiro de 2017).

4| Problemática

DAVICO, Alex, *Avaliação da flexibilidade dos espaços de habitação: influência das divisórias e mobiliário*, Minho, (Dissertação de Doutoramento apresentada na Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, texto policopiado).

Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28809>, (consultado em Novembro de 2016).

MARQUES, André dos Santos, *(Re) Habitar o espaço mínimo, A multifuncionalidade como estratégia de reabilitação*, (Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade da Beira interior, texto policopiado).

Disponível em: <http://ubibliorum.ubi.pt/handle/10400.6/2347>, (consultado em Outubro de 2016).

JA222, Disponível em: <http://arquitectos.pt/documentos/1226318512I1hRZ7ew4Xe04EO2.pdf>, (consultado em Outubro de 2016).

Infohabitar, Estratégias de flexibilidade na Arquitectura doméstica Holandesa: da conversão à multifuncionalidade, disponível em: <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/01/estrategias-de-flexibilidade-na.html>, (consultado em Outubro de 2016).

BECCARIA, Giacomo Leone, *Housing flessibile a Seul: una proposta per una città in trasformazione*, (Dissertação Corso di Laurea in Architettura apresentado na Facoltà di Architettura I do Politecnico di Torino, texto policopiado).

Disponível em: <http://webthesis.biblio.polito.it/1740/>, (consultado em Novembro de 2016).

PATEL, Maria Joana Vinagre Marques da Silva, *Família, trabalho e relações conjugais: perspectivas de dominação e de igualdade no feminino e no masculino*, Porto, Agosto 2005, p. (Dissertação de Mestrado em Sociologia apresentado na Faculdade de letras da Universidade do Porto, texto policopiado).

Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13045/2/tesemestfamiliatrabalho000069339.pdf>, (consultado em Outubro de 2016).

Joe Colombo, disponível em: <http://www.joecolombo.it/habitat.htm>, (consultado em Novembro de 2016).

Joe Colombo, disponível em: http://www.joecolombo.it/inddes_index.htm, (consultado em Novembro de 2016).

CIRICO, Luiz Alberto, FEIBER, Fúlvio e PLATCHEK, Scheyla Fernandes Nunes, *Arquitetura flexível: Soluções de projeto para flexibilizar espaços*, Carcavel, (Dissertação apresentada na Faculdade Assis Gurgacz, texto policopiado).

Disponível em: <http://www.trabalhosfeitos.com/ensaios/Flexibilidade-Na-Arquitetura/677987.html>, (consultado em Novembro de 2016).

O que são os 5 pontos de uma nova arquitectura de Le Corbusier?, disponível em: <http://comoprojetar.com.br/o-que-sao-os-5-pontos-de-uma-nova-arquitetura-de-le->

[corbusier-descubra-como-aplica-los-na-arquitetura-contemporanea/](#), (consultado em Novembro de 2016).

CANNAVÒ, Paola, “Programar a flexibilidade”; in *Jornal Arquitectos JA222*; Janeiro - Março 2006, p.18.

Disponível em: <http://arquitectos.pt/documentos/1163775515M1yHF3bu9Ug27BL5.pdf>, (consultado em Março de 2017).

ABREU, Rita e HEITOR, Teresa, “Estratégias da flexibilidade na Arquitectura Doméstica Holandesa: da conversão à multifuncionalidade”, in *Infohabitar 122*, Janeiro 2007.

Disponível em: <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/01/estrategias-de-flexibilidade-na.html>, (consultado em Março de 2017).

Avaliações do living sea, disponível em: https://www.tripadvisor.pt/ShowUserReviews-g189167-d7691695-r419230534-Livingsea-Funchal_Madeira_Madeira_Islands.html (consultado em Março de 2017).

Avaliações do living sea, disponível em: https://www.tripadvisor.pt/ShowUserReviews-g189167-d7691695-r419230534-Livingsea-Funchal_Madeira_Madeira_Islands.html, (consultado em Março de 2017).

Cruzeiros do douro, disponível em: <http://www.cruzeirosnodouro.net/> (consultado em Março de 2017).

Embarcação na madeira, disponível em: <http://www.lido-tours.com/pt/boattours.html> (consultado em Março de 2017).

Empresas com embarcações na madeira, disponível em: <http://madeira-seekers.com/pt/madeira-passeios-de-barco/> (consultado em Março de 2017).

Empresas com embarcações na madeira, disponível em: http://www.madeira24.com/portugues/actividades/passeios_barco/empresas.htm (consultado em Março de 2017).

Frota dos cruzeiros do douro, disponível em: <http://www.cruzeirosnodouro.net/apoio-ao-cliente/barcosnavios/> (consultado em Março de 2017).

Living Sea Boat, disponível em: <https://www.facebook.com/boatlivingsea/>, (consultado em Março de 2017).

Passeios em embarcações na madeira, disponível em: <http://www.madeiraoutdoor.com/pt/4/whale-and-dolphin-watching> (consultado em Março de 2017).

Viagens de embarcações na Madeira, disponível em: <http://www.madeira-island-tours.com/Madeiraboattrips.html> (consultado em Março de 2017).

5| Projecto

Análise do inquérito à satisfação do turista que visita os Açores no verão de 2015, disponível em: <http://www.observatorioturismoacores.com/analise-integral-do-inquerito-a-satisfacao-do-turista-que-visita-os-acores-verao-iata-2015/>, (consultado em Março de 2017).

Empresa Atlanticoline, disponível em: <http://www.atlanticoline.pt/p/p/> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Azores Dreams, disponível em: <http://www.azoresdreamtours.com/index.php/pt/> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Dourovalley, disponível em: http://dourovalley.eu/cruzeiros_1 (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Futurismo, disponível em: <http://www.futurismo.pt/> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Greenzon Azores, disponível em: <http://greenzoneazores.com/> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Mobydick, disponível em: <http://www.mobydick-tours.com/#!servicos/cyg> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Pico Aventura, disponível em: <http://picosdeaventura.com/#frota> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Seazores, disponível em: <http://www.seazores.net/#!inicio/c1lfv> (consultado a Dezembro de 2016).

Empresa Trilhos da natureza, disponível em: <http://www.trilhosdanatureza.com/> (consultado a Dezembro de 2016).